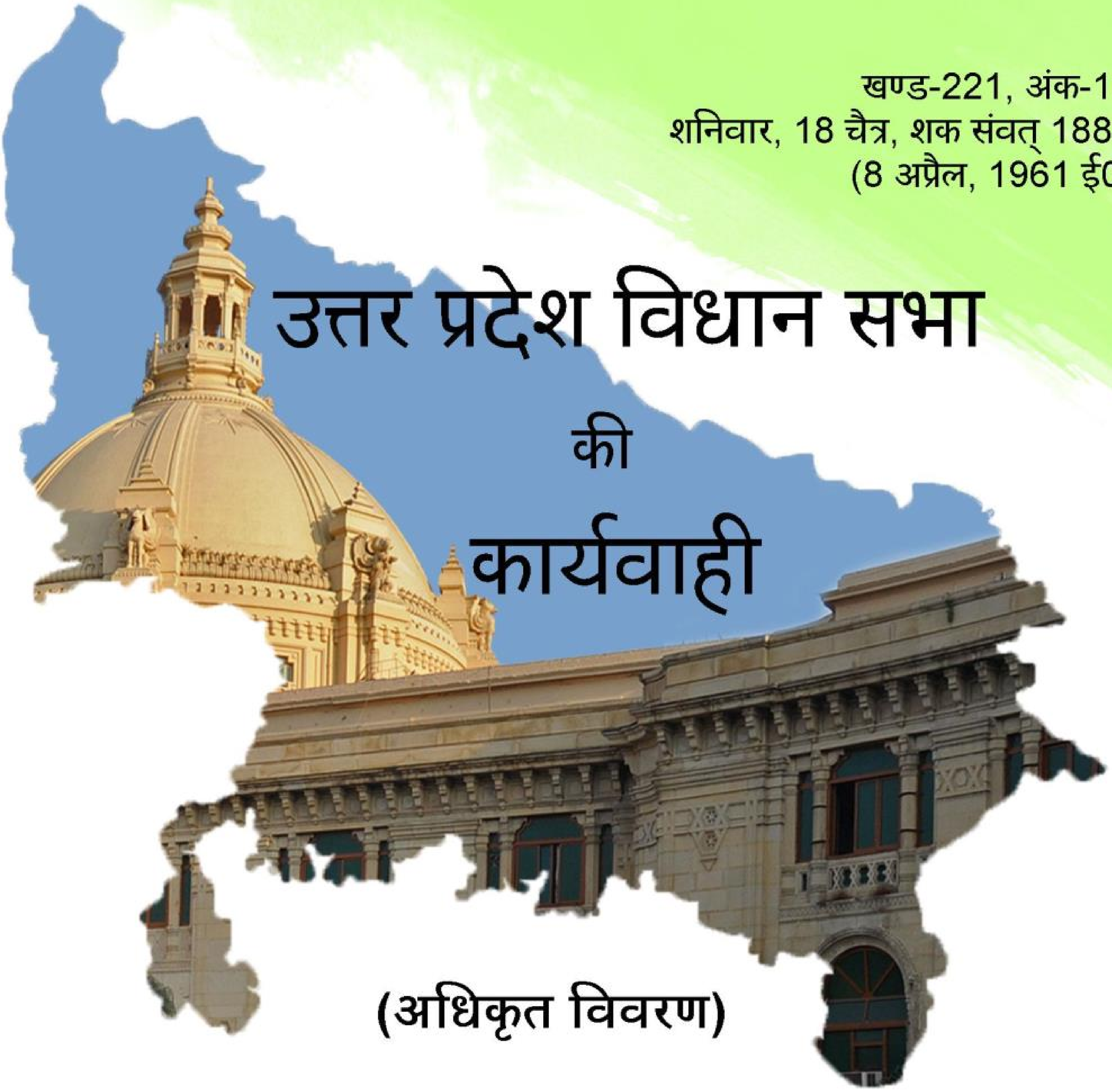
खण्ड-221, अंक-10
शनिवार, 18 चैत्र, शक संवत् 1883
(8 अप्रैल, 1961 ई0)



उत्तर प्रदेश विधान सभा

की

कार्यवाही

(अधिकृत विवरण)

खण्ड 221 में 10 अंक है

उत्तर प्रदेश विधान सभा सचिवालय (कार्यवाही अनुभाग) द्वारा प्रकाशित

मुद्रक:
निदेशक, राजकीय मुद्रण एवं लेखन सामग्री, लखनऊ , उत्तर प्रदेश (भारत)
१९६३

मूल्य : बिना महसूल 25 पैसे, महसूल सहित 31 पैसे |
वार्षिक चन्दा : बिना महसूल 10 रुपये, महसूल सहित 12 रुपये |

उत्तर प्रदेश विधान सभा

शनिवार, ८ अप्रैल, १९६१

विधान सभा की बैठक सभा-मण्डप, लखनऊ में ११ बजे दिन में उपाध्यक्ष, श्री राम नारायण त्रिपाठी की अध्यक्षता में आरम्भ हुई।

उपस्थित सदस्य—३४३

अक्षयवरसिंह, श्री
अजीज इमाम, श्री
अतीकुल रहमान, श्री
अनन्तराम वर्मा, श्री
अदुल रऊफ लारी, श्री
अब्दुल लतीफ नोमानी, श्री
अब्दुस्समी, श्री
अभयराम यादव, श्री
अमरनाथ, श्री
अमोलादेवी, श्रीमती
अयोध्याप्रसाद आर्य, श्री
अली जहीर, श्री सैयद
अवधेशकुमार सिनहा, डाक्टर
अवधेशचन्द्रसिंह, श्री
अवधेश प्रतापसिंह, श्री
आत्माराम पांडेय, श्री
इरतजा हुसैन, श्री
उदयशंकर, श्री
उबैदुर्रहमान, श्री
उमाशंकर शुक्ल, श्री
उल्फतसिंह, श्री
एस० अहमद हसन, श्री
ओंकारनाथ, श्री
कन्हैयालाल वाल्मीकि, श्री
कमरुद्दीन, श्री
कमलकुमारी गोईंदी, कुमारी
कमलापति त्रिपाठी, श्री
कमलेशचन्द्र, श्री
कल्याणचन्द मोहिले, श्री
कल्याणराय, श्री
कामताप्रसाद विद्यार्थी, श्री
काशीप्रसाद पांडेय, श्री
किशनसिंह, श्री
कुंवरकृष्ण वर्मा, श्री
कृपाशंकर, श्री
केशव पांडेय, श्री
केशवराम, श्री
कैलाशकुमारसिंह, श्री
कैलाशनारायण गुप्त, श्री
कैलाशवती, श्रीमती
कोतवाल सिंह भदोरिया, श्री
खजानसिंह चौधरी, श्री
खयालीराम, श्री
खूबसिंह, श्री
गंगाधर जाटव, श्री
गंगाप्रसाद, श्री (गोंडा)
गंगाप्रसाद वर्मा, श्री (एटा)
गंगाप्रसादसिंह, श्री
गजेन्द्रसिंह, श्री
गज्जूराम, श्री
गणेशप्रसाद पांडेय, श्री
गनेशचन्द्र काछी, श्री
गनेशीलाल चौधरी, श्री
गयाप्रसाद, श्री
गयाबख्शसिंह, श्री
गयूर अली खां, श्री
गरीबदास, श्री
गिरधारीलाल, श्री
गुरुप्रसादसिंह, श्री
गेंदादेवी, श्रीमती

गोकुलप्रसाद, श्री
गोपीकृष्ण आजाद, श्री
गोविन्द सहाय, श्री
गोविन्दसिंह बिष्ट, श्री
गौरीराम गुप्त, श्री
घनश्याम डिमरी, श्री
घासीराम जाटव, श्री
चन्द्रदेव, श्री
चन्द्रबली शास्त्री ब्रह्मचारी, श्री
चन्द्रसिंह रावत, श्री
चन्द्रहास मिश्र, श्री
चन्द्रावती, श्रीमती
चन्द्रिकाप्रसाद, श्री
चरणसिंह, श्री
चित्तरसिंह निरंजन, श्री
चिरञ्जीलाल जाटव, श्री
छत्तरसिंह, श्री
छेदीलाल, श्री
छोटेलाल पालीवाल, श्री
जंगबहादुर वर्मा, श्री
जगदीशनारायण, श्री
जगदीशनारायणदत्तसिंह, श्री
जगदीशप्रसाद, श्री
जगन्नाथ चौधरी, श्री
जगन्नाथप्रसाद, श्री
जगन्नाथ लहरी, श्री
जगपतिसिंह, श्री
जगमोहनसिंह नेगी, श्री
जगवीरसिंह, श्री
जगुनासिंह, श्री (बदायूं)
जयगोपाल, डाक्टर
जयदेवसिंह आर्य, श्री
जयराम वर्मा, श्री
जरगाम हैदर, श्री सैयद
जवाहरलाल, श्री
जागेश्वर, श्री
जोखई, श्री
ज्वालाप्रसाद कुरील, श्री
टम्बरेश्वरप्रसाद, श्री
टीकाराम, श्री
टीकाराम पजारी, श्री
डूंगरसिंह, श्री
ताराचन्द माहेश्वरी, श्री
तारादेवी, डाक्टर
तेजबहादुर, श्री
त्रिलोकीसिंह, श्री
दत्त, श्री एस० जी०
दर्शनसिंह, श्री
दशरथप्रसाद, श्री
दाताराम चौधरी, श्री
दीनदयालु शर्मा, श्री
दीनदयालु शास्त्री, श्री
दीपंकर, आचार्य
दीपनारायणमणि त्रिपाठी, श्री
दुर्योधन, श्री
देवनारायण भारतीय, श्री
देवराम, श्री
द्वारिकाप्रसाद, श्री (फर्रुखाबाद)
द्वारिकाप्रसाद पांडेय, श्री (गोरखपुर)
धनीराम, श्री
धनुषधारी पांडेय, श्री
धर्मदत्त वैद्य, श्री
धर्मपालसिंह, श्री
धर्मसिंह, श्री
नत्थाराम रावत, श्री
नत्थूसिंह श्री (मैनपुरी)
नरदेवसिंह दतियानवी, श्री
नरेन्द्रसिंह भंडारी, श्री
नरेन्द्रसिंह बिष्ट, श्री
नवलकिशोर, श्री
नागेश्वरप्रसाद, श्री
नारायणदत्त तिवारी, श्री
नारायणदास पासी, श्री
नेकराम शर्मा, श्री
पद्माकरलाल श्रीवास्तव, श्री
पब्बरराम, श्री
परमानन्द सिन्हा, श्री
परमेश्वरदीन वर्मा, श्री
प्रकाशवती सूद, श्रीमती
प्रतापबहादुरसिंह, श्री
प्रतापसिंह, श्री
प्रभावती मिश्र, श्रीमती
प्रभुदयाल, श्री
फतेहसिंह राणा, श्री
बंशीधर शुक्ल, श्री
बदलूराम, श्री
बलदेवसिंह, श्री
बलदेवसिंह आर्य, श्री
बसन्तलाल, श्री
बादामसिंह, श्री

बाबूराम, श्री
बाबूलाल कुसुमेश, श्री
बालक राम, श्री
बालेश्वरप्रसादसिंह, श्री
बिन्दुमती दास, श्रीमती
बिशम्बरसिंह, श्री
बिहारीलाल, श्री
बुद्धीलाल, श्री
बुद्धीसिंह, श्री
बुलाकीराम, श्री
बृजबासीलाल, श्री
बृजरानी मिश्र, श्रीमती
बेचनराम, श्री
बेचनराम गुप्त, श्री
बेनीबाई, श्रीमती
बैजूराम, श्री
ब्रजनारायण तिवारी, श्री
भगवतीसिंह विशारद, श्री
भगौतीप्रसाद वर्मा, श्री
भजनलाल, श्री
भीमसेन, श्री
भुवनेशभूषण शर्मा, श्री
मन्जूरुलनबी, श्री
मथुराप्रसाद पांडेय, श्री
मदनगोपाल वैद्य, श्री
मदन पांडेय, श्री
मन्नालाल, श्री
मलखानसिंह, श्री
मलिखानसिंह, श्री (मैनपुरी)
महमूद अली खां, श्री (रामपुर)
महमूद अली खां, श्री (सहारनपुर)
महमूद हुसेन खां, श्री
महादेवप्रसाद, श्री
महावीरप्रसाद शुक्ल, श्री
महावीरप्रसाद श्रीवास्तव, श्री
महेशसिंह, श्री
माताप्रसाद, श्री
मान्धातासिंह, श्री
मिहरबानसिंह, श्री
मुकुटबिहारीलाल अग्रवाल, श्री
मुक्तिनाथराय, श्री
मुनीन्द्रपालसिंह, श्री
मुबारक अली खां, श्री
मुरलीधर, श्री
मुरलीधर कुरील, श्री
मुल्लाप्रसाद 'हंस', श्री
मुहम्मद फारूक चिश्ती, श्री
मुहम्मद हुसैन, श्री
मूलचन्द, श्री
मोतीलाल अवस्थी, श्री
मोहनलाल, श्री
मोहनलाल गौतम, श्री
मोहनसिंह मेहता, श्री
यमुनाप्रसाद शुक्ल, श्री
यमुनासिंह, श्री (गाजीपुर)
यशोदादेवी, श्रीमती
रघुनाथसहाय यादव, श्री
रघुरनतेजबहादुरसिंह, श्री
रघुवीरराम, श्री
रघुवीरसिंह, श्री (एटा)
रघुवीरसिंह, श्री (मेरठ)
रणबहादुरसिंह, श्री
रमाकान्तसिंह, श्री
रमेशचन्द्र शर्मा, श्री
राघवेन्द्रप्रतापसिंह, श्री
राजकिशोर राव, श्री
राजदेव उपाध्याय, श्री
राजनारायण, श्री
राजनारायणसिंह, श्री
राजबिहारीसिंह, श्री
राजेन्द्रकिशोरी, श्रीमती
राजेन्द्रकुमारी, श्रीमती
राजेन्द्रसिंह, श्री
राजेन्द्रसिंह यादव, श्री
रामअधार तिवारी, श्री
रामअभिलाख, श्री
रामकिंकर, श्री
रामकुमार वैद्य, श्री
रामकृष्ण जैसवार, श्री
रामकृष्ण सारस्वत, श्री
रामचन्द्र उनियाल, श्री
रामचन्द्र विकल, श्री
रामजीलाल सहायक, श्री
रामजीसहाय, श्री
रामदास आर्य, श्री
रामदीन, श्री
रामदुलारे मिश्र, श्री
रामपाल त्रिवेदी, श्री
रामप्रसाद, श्री
रामप्रसाद देशमुख, श्री

रामप्रसाद नौटियाल, श्री
रामबली, श्री
राममूर्ति, श्री
रामरतनप्रसाद, श्री
रामरतीदेवी, श्रीमती
रामलक्षण तिवारी, श्री
रामलखन, श्री (वाराणसी)
रामलखन मिश्र, श्री
रामलखनसिंह, श्री (जौनपुर)
रामलाल, श्री
रामवचन यादव, श्री
रामशरण यादव, श्री
रामसनेही भारतीय, श्री
रामसमझावन, श्री
रामसिंह चौहान वैद्य, श्री
रामसुन्दर पांडेय, श्री
रामसूरतप्रसाद, श्री
रामस्वरूप यादव, श्री
रामस्वरूप वर्मा, श्री
रामहेतसिंह, श्री
रामेश्वरप्रसाद, श्री
रूमसिंह, श्री
लक्ष्मणराव कदम, श्री
लक्ष्मीनारायण, श्री
लक्ष्मीरमण आचार्य, श्री
लखमीसिंह, श्री
लालबहादुर, श्री
लालबहादुरसिंह, श्री
लुत्फ अली खां, श्री
लोकनाथसिंह, श्री
वजरंगबिहारीलाल रावत, श्री
वशिष्ठनारायण शर्मा, श्री
वासुदेव दीक्षित, श्री
विचित्रनारायण शर्मा, श्री
विजयशंकर सिंह, श्री
विद्यावती वाजपेयी, श्रीमती
विनयलक्ष्मी सुमन, श्रीमती
विशालसिंह, श्री
विश्रामराय, श्री
वीरसेन, श्री
वीरेन्द्रशाह, राजा
व्रजविहारी मेहरोत्रा, श्री
शंकरलाल, श्री
शकुंतलादेवी, श्रीमती
शब्बीर हसन, श्री
शमसुल इस्लाम, श्री
शम्भुदयाल, श्री
शांतिप्रपन्न शर्मा, श्री
शिवगोपाल तिवारी, श्री
शिवप्रसाद नागर, श्री (खीरी)
शिवमंगलसिंह, श्री
शिवमूर्ति, श्री
शिवराजबलीसिंह, श्री
शिवराजबहादुर, श्री
शिवरामसिंह, श्री
शिवराम पांडेय, श्री
शिवशंकरसिंह, श्री
शीतलाप्रसाद, श्री
शोभनाथ, श्री
श्यामसनोहर मिश्र, श्री
श्यामलाल, श्री
श्यामलाल यादव, श्री
श्रीकृष्ण गोयल, श्री
श्रीनाथ, श्री (आजमगढ़)
श्रीनाथ भार्गव, श्री (मथुरा)
श्रीपालसिंह, कुंवर
संग्रामसिंह, श्री
सईद अहमद अन्सारी, श्री
सजीवनलाल, श्री
सत्यवतीदेवी रावल, श्रीमती
सरस्वतीदेवी शुक्ल, श्रीमती
सियादुलारी, श्रीमती
सीताराम शुक्ल, श्री
सुक्खनलाल, श्री
सुखरानीदेवी, श्रीमती
सुखरामदास, श्री
सुखलाल, श्री
सुखीराम भारतीय, श्री
सुदामाप्रसाद गोस्वामी, श्री
सुनीता चौहान, श्रीमती
सुन्दरलाल, श्री
सुरथबहादुरशाह, श्री
सुरेन्द्रदत्त वाजपेयी, श्री
सुरेशप्रकाशसिंह, श्री
सुल्तान आलम खां, श्री
सूरतचन्द रमोला, श्री
सूर्यबली पांडेय, श्री
सोहनलाल धुसिया, श्री
हमीदुल्ला खां, श्री
हरकेशबहादुर, श्री

हरदयालसिंह, श्री
हरदयालसिंह पिपल, श्री
हरदेवसिंह, श्री
हरिदत्त काण्डपाल, श्री
हरिश्चन्द्रसिंह, श्री
हरिहरबख्शसिंह, श्री
हरीशचन्द्र अष्ठाना, श्री
हरीसिंह, श्री
हलीमुद्दीन (राहत मौलाई), श्री
हिम्मतसिंह, श्री
हुकुमसिंह बिसेन, श्री
हेमवती नन्दन बहुगुणा, श्री
होरीलाल यादव, श्री

नोट—वित्त मन्त्री श्री हरगोविंद सिंह भी उपस्थित थे ।

प्रश्नोत्तर

शनिवार, ८ अप्रैल, १९६१

अल्पसूचित तारांकित प्रश्न

डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट, सीतापुर की बंदूक से बालक का घायल होना

**१—श्री गयाप्रसाद (जिला प्रतापगढ़)—क्या गृह मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि २० फरवरी, से २२ फरवरी, १९६१ के मध्य ग्राम झलरावां, सीतारसोयीं, जिला सीतापुर में शिकार खेलते समय शिकारियों से एक हरिजन बालक की हत्या हो गई है ? यदि हां, तो उसमें कौन कौन शिकारी थे और किस की गोली से बालक की हत्या हुई?

सार्वजनिक निर्माण उपमंत्री (श्री धर्मसिंह)—ऐसी कोई घटना नहीं हुई जिसमें शिकारी की गोली से बालक की हत्या हुई हो ।

**२—श्री गयाप्रसाद—क्या इस घटना की रिपोर्ट थाना कमलापुर में उपयुक्त तिथियों के आस पास की गई है, यदि हां, तो रिपोर्ट किन व्यक्तियों के विरुद्ध लिखाई गई और उसमें सरकार क्या कर रही है ?

श्री धर्मसिंह—प्रश्न नहीं उठता ।

श्री गया प्रसाद—क्या मंत्री जी बतायेंगे कि बालक के गोली लगी या नहीं ?

गृह मंत्री (श्री चरणसिंह)—जी हां, गोली लगी ।

श्री जंगबहादुर वर्मा—(जिला बाराबंकी)—क्या मंत्री जी बतायेंगे कि जब बालक के गोली लगी तो किस तरह से लगी और किसकी गोली लगी ?

श्री चरणसिंह—डिस्ट्रिक्ट मजिस्ट्रेट बत्तख का शिकार खेलने गये थे । और यह लड़का हाईस्कूल के इम्तहान की तैयारी कर रहा था, तो वह एक निर्जन स्थान में जा बैठा जहां न कोई आबादी थी और न आम तौर से किसी आदमी के आने जाने का कोई सावका पड़ता है । डिस्ट्रिक्ट मजिस्ट्रेट ने गोली चलाई बत्तख पर तो वह उस बच्चे के जा लगी और उसके एक बहुत मामूली सी चोट आई है गर्दन में और एक भौंह के ऊपर । वह चार पांच दिन अस्पताल में रहा फिर डिस्चार्ज हो गया ।

श्री मदन पांडेय (जिला गोरखपुर)—क्या मंत्री जी बतायेंगे कि वह विद्यार्थी इम्तहान दे रहा था या नहीं और अगर दे रहा था तो उसके इम्तहान के पर्चे के संबंध में कोई दूसरा फैसला किया गया है ?

श्री चरणसिंह—वह तो इम्तहान की तैयारी कर ही रहा था ।

श्री उपाध्यक्ष—उनका मतलब है कि उन्हीं तारीखों में पर्चे भी थे ?

श्री चरणसिंह—२१ फरवरी की बात है और फरवरी के महीने में ही डिस्चार्ज हो गया । मेरे खयाल में हाई स्कूल के इम्तहान मार्च में शुरू हुये हैं ।

श्री नारायणदत्त तिवारी (जिला नैनीताल)---क्या माननीय मंत्री जी बतायेंगे कि जो घटना उन्होंने बतलाई, जिसके अनुसार बालक के छर्रे लगे, तो उसको अधिकारियों ने आफेन्स समझा या नहीं, और अगर समझा तो जो अपराधी है उसके खिलाफ क्या कार्यवाही की गई ?

श्री चरणसिंह---जी नहीं, इसको आफेन्स नहीं समझा और न यह आफेन्स है ।

श्री गोविन्दसिंह बिष्ट (जिला अल्मोड़ा)---क्या सरकार बतायेगी कि इन जिलाधीश पर, जिन्होंने गोली चलाई थी, ३०४-अ का मुकदमा क्यों नहीं चलाया गया ?

श्री चरणसिंह---मैंने अर्ज किया कि दैवयोग या संयोग से एक घटना हो गई और उसमें कोई गफलत या कोई कसूर डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट का नहीं है । मान लीजिये, तालाब है जंगल में और बत्तख का शिकार कोई खेलने जाय और दूसरी तरफ कोई आबादी है नहीं और न किसी आदमी के आने जाने का काम है तो ऐसी जगह पर ऐसी घटना हो सकती है । और उस लड़के ने खुद भी कहा है कि मैं जान-बूझ कर ऐसे निर्जन स्थान पर अपनी किताब पढ़ने के लिये जा बैठा था ।

श्री जंगबहादुर वर्मा---मंत्री जी बतायेंगे कि डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट किसकी आज्ञा से शिकार खेलने गये थे, कोई परमिट लिया था कि नहीं ?

श्री चरणसिंह---बत्तख का शिकार खेलने के लिये परमिट लेने की तो आवश्यकता नहीं होती ।

श्री टीकाराम पुजारी (जिला मथुरा)---मंत्री जी बतायेंगे कि शिकारी लोग इसके पहले भी आया करते थे या इनका पहला ही मौका था ?

(कोई उत्तर नहीं दिया गया ।)

कुंवर श्रीपालसिंह (जिला जौनपुर)---यह घटना जहां हुई है वहां से आसपास में कोई स्कूल है ? यदि हां, तो कितनी दूरी पर है ?

श्री उपाध्यक्ष---स्कूल का प्रश्न नहीं उठता, वह एकान्त स्थान में अध्ययन कर रहा था ।

श्री गोविन्दसिंह बिष्ट---मंत्री जी बतायेंगे कि किस अफसर ने इसकी जांच की और यह पाया कि रैश और नेग्लीजेंट ऐक्ट नहीं है । डी० सी० के मातहत या उससे नीचे के रैंक का आदमी तो नहीं है जिसने जांच की ?

श्री चरणसिंह---जिस किनारे से जिलाधीश ने अपनी बन्दूक से छर्रा चलाया तो तालाब के दूसरे किनारे से ३०० गज की दूरी पर वह लड़का पढ़ रहा था । तहकीकात करने की कोई जरूरत नहीं समझी गई ।

श्री धुनषधारी पांडेय (जिला बस्ती)---जिस लड़के की हत्या हुई है उस लड़के के जीवन की कीमत सरकार दिलाने को तैयार है ?

श्री उपाध्यक्ष---हत्या नहीं हुई ।

श्री जंगबहादुर वर्मा---मंत्री जी बतायेंगे कि जब सरकारी अधिकारी शिकार खेलने या अपने निजी काम से जाते हैं तो अपने रोजनामचे में दर्ज कर जाते हैं या नहीं ?

श्री चरणसिंह---रोजनामचा वाले सवाल से क्या मतलब ?

श्री उपाध्यक्ष---मतलब यह है कि कोई रिकार्ड करके जाते हैं कि वह छुट्टी पर जा रहे हैं या किसी और काम से जा रहे हैं ?

श्री चरणसिंह—मेरे खयाल से कोई रेकार्ड करके नहीं जाता है। आपकी इजाजत से इतना और अर्ज कर दूं कि कोई शख्स अगर जिलाधीश हो जाय तो इसके माने यह नहीं हैं कि जो मामूली नागरिक के अधिकार होते हैं वह भी उनसे छिन जाते हैं।

श्री दीपनारायणमणि त्रिपाठी (जिला देवरिया)—मंत्री जी बतायेंगे कि जिस बच्चे के चोट लगी वह ५, ७ दिन अस्पताल में रहा। इस तरह से जो उसको शारीरिक कष्ट हुआ उसको कलेक्टर साहब व्यक्तिगत रूप से अथवा सरकार अपनी तरफ से कोई कम्पेन्सेशन देने की व्यवस्था कर रही है?

श्री चरणसिंह—सरकार कोई व्यवस्था नहीं कर रही है। और अगर वह लड़का डैमेज पाने का मुस्तहक है तो दावा दायर कर सकता है।

श्री त्रिलोकीसिंह (जिला लखनऊ)—मंत्री जी बतायेंगे कि यह छर्रा उसको किस किस्म की बन्दूक से लगा? मेरा मतलब यह है कि डबल बोर, डी० बी० बी० एल० गन का रेंज २०० गज का होता है, उससे ज्यादा नहीं। तो किस किस्म की बन्दूक से छर्रा उसको जाकर लगा?

श्री चरणसिंह—जिस किस्म की बन्दूक से बत्तख का शिकार खेला जाता है उससे लगा।

शिवराजपुर थाने में कथित मृत व्यक्ति, सहुआ द्वारा आत्मसमर्पण

३—कुंवर श्रीपालसिंह**—क्या सरकार कृपया बतायेगी कि क्या यह सत्य है कि ४-४-६१ को एस०डी०एम०, बिल्हौर की अदालत में साहू नामक एक व्यक्ति ने, जो ग्राम काकूपुर, थाना शिवराजपुर का रहने वाला है, आत्मसमर्पण किया है? यदि हां तो क्या यह वही व्यक्ति है जिसके बारे में एक राजनीतिक दल द्वारा प्रचार किया जा रहा था कि उक्त व्यक्ति की हत्या पुलिस हिरासत में कर दी गई? यदि हां, तो पूर्ण विवरण क्या है?

श्री चरणसिंह—यह व्यक्ति स्वयं दिनांक ४ अप्रैल, १९६१ को शिवराजपुर थाने पर आया और एस० ओ० द्वारा एस० डी० एम० के सम्मुख हाजिर किया गया। इसी व्यक्ति के संबंध में यह शिकायत की गई कि इसे थाने पर बुलाकर मारा गया जिसके कारण संभवतः इसकी मत्यु हुई।

इस मामले का विवरण संलग्न है।

(देखिये नत्थी 'क' आगे पृष्ठ ९४२ पर)

कुंवर श्रीपालसिंह—क्या माननीय मंत्री बतलायेंगे कि इस आदमी को हाजिर होने की क्यों जरूतर पड़ी, कोई वारंट उसके खिलाफ था या वह एब्स्कांड कर रहा था?

श्री चरणसिंह—इसके लिये जरा तफसील से बतलाना पड़ेगा, वैसे विवरण थोड़ा-सा दे रखा है। एक शख्स पर चोरी का इल्जाम लगा और १९ मार्च को थाने पर सब-इंस्पेक्टर ने उससे कुछ तहकीकात की। उसको छोड़ दिया गया। जब चला गया तो २५ मार्च को प्रजा सोशलिस्ट पार्टी के कार्यकर्ता सुपरिन्टेंडेंट पुलिस से मिले और पुलिस पर इल्जाम यह लगाया कि उसको मारा पीटा और शायद वह मर गया। यह व्यक्ति जब अपने गांव चला गया तो वाकया यह हुआ कि उसको मश्विरा दिया कि पुलिस तुमको फिर तंग करेगी, कहीं चले जाओ। वह कन्नौज चला गया। वहां अखबारों में यह उसने पढ़ा कि उसके मुतल्लिक यह शिकायत की गई है कि पुलिस ने उसे कत्ल कर दिया। तो इस डर से वह यहां आकर हाजिर हो गया कि कहीं उसे कत्ल न कर दिया जाय और अपना इल्जाम पुलिस के खिलाफ साबित किया जाय। इसलिये आकर वह पेश हो गया और यही उसने बयान दिया।

श्री रूर्मासिंह (जिला शाहजहांपुर)—प्रजा सोशलिस्ट पार्टी के कार्यकर्ता ने पुलिस कप्तान से जबानी बात की या लिखित दरख्वास्त दी ?

श्री चरणसिंह—यह तो मैं नहीं कह सकता कि लिखित दी या जबानी कहा लेकिन वह एस० पी० से मिले थे और यह शिकायत उन्होंने की ।

कुंवर श्रीपालसिंह—क्या इस बात की शिनाख्त कर ली गयी थी कि प्रजा सोशलिस्ट पार्टी के जिन कार्यकर्ता ने जिस व्यक्ति के बारे में शिकायत की थी वही व्यक्ति हाजिर हुआ था या कोई और दूसरा व्यक्ति ?

श्री चरणसिंह—वह एस०डी० एम० के सामने पेश हुआ है और शिनाख्त भी हुई जिसके मुताल्लिक प्रजा सोशलिस्ट पार्टी के कार्यकर्ता ने कहा कि गालिबन वह मार दिया गया और पुलिस के खिलाफ एजीटेशन किया और सूचना यहां तक थी कि १० अप्रैल को आकर एक डेपूटेशन गवर्नमेन्ट से मिले ।

गोंडा में ईद के दिन नारे लगना

४—श्री झारखंडेराय (जिला आजमगढ़) (अनुपस्थित)—क्या सरकार कृपया बतायेगी कि गोंडा नगर में इस वर्ष ईद के दिन कुछ व्यक्तियों ने एक जुलूस निकाला और उसमें "पाकिस्तान जिन्दाबाद" के नारे भी लगाये गये ?

श्री चरणसिंह—जी नहीं, कोई जुलूस नहीं निकला ।

५—श्री झारखंडेराय (अनुपस्थित)—यदि हां, तो सरकार इस विषय में क्या कार्यवाही कर रही है ?

श्री चरणसिंह—प्रश्न नहीं उठता ।

श्री मुल्लाप्रसाद 'हंस' (जिला उन्नाव)—क्या माननीय मंत्री बतलायेंगे कि इसकी इन्क्वायरी सरकार ने किस अधिकारी से कराई जिसके आधार पर माननीय गृह मंत्री ने यह उत्तर दिया ?

श्री चरणसिंह—जिलाधीश की रिपोर्ट मेरे पास आई है और उन्होंने पुलिस के अधिकारी से इंक्वायरी कराई ।

श्री गोविंदसिंह बिष्ट—उस दिन के समाचार-पत्रों में इस घटना के सम्बन्ध में यह समाचार प्रकाशित हुआ है कि "पाकिस्तान जिन्दाबाद" के नारे लगाये गये ?

श्री चरणसिंह—समाचार-पत्रों में क्या समाचार प्रकाशित हुआ यह तो मुझे नहीं मालूम, लेकिन जब यह सवाल हुआ तो तहकीकात कराई गयी और मालूम यह हुआ कि जब ईद की नमाज पढ़ कर मुसलमान साहबान वापस आ रहे थे तो एक दूसरे से मिलते हुये नारे भी लगाये। कोई जलूस की शक्ल में वे नहीं थे। नारे ये थे "मदीने की गलियां जिन्दाबाद, इस्लाम जिन्दाबाद, नारए तकबीर अल्लाह हो अकबर"—ये तीन नारे थे।

नोट—अल्प-सूचित तारांकित प्रश्न ४–५ श्री मुल्ला प्रसाद 'हंस' ने पूछे।

पिपराघाट में मालगुजारी संग्रह कर्मचारियों पर हमला

**६—श्री उग्रसेन (अनुपस्थित)—क्या न्याय मंत्री को मार्च, १९६१ के अन्तिम सप्ताह में देवरिया के किसी विधायक द्वारा इस आशय की सूचना मिली है कि दिनांक २१ मार्च, १९६१ को तहसील पडरौना, जिला देवरिया के कर्मचारियों ने ग्राम सभा, पिपराघाट तथा राजपुर, तहसील पडरौना पर मालगुजारी वसूली में छापा मार कर १३ व्यक्तियों को, जिन में २ ग्राम सभापति भी हैं, गिरफ्तार कराया ? यदि हां, तो क्या न्याय मंत्री इस घटना का पूर्ण विवरण सदन की मेज पर रखने की कृपा करेंगे।

राजस्व उप-मंत्री (श्री उदयशंकर)—जी हां। प्रश्नकर्ता ने ही स्वयं सूचना दी थी।

सरकार को प्राप्त सूचना के अनुसार संग्रह कर्मचारी ग्राम पिपराघाट में मालगुजारी वसूल करने गये थे। पिपराघाट व राजपुर के प्रधानों ने मतालबा वसूल नहीं करने दिया व किसानों को न देने के लिये उकसाया और संग्रह कर्मचारियों पर हमला किया जिससे उन्हें चोटें आईं। उनकी जीप गाड़ी की रोशनी तोड़ दी व साइकिल, खसरा व खतौनी छीन ली। इसकी पुलिस में रिपोर्ट हुई व २३ मार्च को दोनों प्रधान व १० और आदमी गिरफ्तार किये गये। उन पर मुकदमा कायम है।

श्री दीपनारायणमणि त्रिपाठी—क्या राजस्व मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि वसूली के कारण ही यह झगड़ा हुआ सिपाहियों से या उन्होंने कुछ ज्यादती की, तब यह झगड़ा हुआ ?

न्याय मंत्री (श्री हुकुमसिंह विसेन)—वसूली के बारे में झगड़ा हुआ। वे लोग लगानबन्दी कर रहे थे और कह रहे थे कि लगान मत दो, इस वजह से झगड़ा हुआ।

श्री रामसुन्दर पांडेय (जिला आजमगढ़)—क्या माननीय राजस्व मंत्री बतायेंगे कि जो दो ग्राम सभापति गिरफ्तार किये गये हैं उनके जिम्मे भी कोई मालगुजारी बाकी थी ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—वही तो पूरे तौर [illegible] रहे थे, लगानबन्दी कर रहे थे और मारपीट में शरीक थे।

श्री रामसुन्दर पांडेय—मैं पूछ रहा हूं कि उनके जिम्मे कोई मालगुजारी बाकी थी या नहीं ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—इसके लिये सूचना की जरूरत है।

श्री जंगबहादुर वर्मा—क्या माननीय मंत्री जी बतायेंगे कि जो व्यक्ति गिरफ्तार हुये हैं उन पर खसरा-खतौनी छीनने का निराधार आरोप लगाया गया है ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—यह तो अदालत तय करेगी।

श्री शिवप्रसाद नागर (जिला खीरी)—क्या माननीय मंत्री जी को इस बात की जानकारी है कि जो वह लगानबन्दी का एजीटेशन कर रहे थे वह किसी कारण से कर रहे थे, कोई नेचुरल कैलामिटी हो गयी थी या कोई और कारण था ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—वे चाहते हैं कि लैण्ड मेनेजमेन्ट कमेटी लगान वसूल करे, मगर सरकार उनके सुपुर्द यह काम करना नहीं चाहती।

श्री रामसुन्दर पांडेय—क्या गांव सभा के सभापति ने सरकार के पास पहले से कोई प्रार्थना-पत्र दे रखा था कि उन्हें इस गांव सभा की मालगुजारी वसूल करने की इजाजत दी जाय?

नोट—अल्पसूचित तारांकित प्रश्न ६ श्री छत्तरसिंह ने पूछा।

श्री हुकुमसिंह विसेन—कुछ अरसा हुआ एक रेजोल्यूशन पास किया था। यह मुझे याद नहीं है कि वह रेजोल्यूशन यहां आया या नहीं, लेकिन सरकार यह इंतजाम उनके सुपुर्द करना नहीं चाहती।

श्री अयोध्या प्रसाद आर्य (जिला देवरिया)—क्या मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि वहां जो वसूली की जा रही थी तो वसूल करने वालों को वहां कुछ चोटें भी लगीं ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—नायब तहसीलदार, अमीन और चपरासियों को चोटें लगी हैं।

श्री दीपनारायणमणि त्रिपाठी—क्या किसी दल विशेष ने यह आन्दोलन चलाने का प्रयास किया था कि उस क्षेत्र में अलाभकर जोतों की मालगुजारी न दी जाय ? यदि हां, तो क्या इस वजह से यह झगड़ा शुरू हुआ ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—किसी दल विशेष के बारे में तो मैं कोई बात कहना नहीं चाहता।

श्री नारायणदत्त तिवारी—जब नियमों में इस बात का प्राविजन है कि लैण्ड मैनेजमेंट कमेटी रेवेन्यू वसूल करे तो क्या सरकार कृपया कारण बतायेगी कि ऐसे आदेश क्यों नहीं दिये गये ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—यह तजुर्बा किया गया, लेकिन फेल हो गया।

श्री रामसुन्दर पांडेय—क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि जिन व्यक्तियों को चोटें लगी हैं क्या उनका डाक्टरी मुलाहिजा भी हुआ है ? यदि हां, तो वह रिपोर्ट क्या है ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—वह रिपोर्ट हमारे पास है नहीं, लेकिन डाक्टरी मुआयना हुआ जरूर है।

उत्तर प्रदेश विश्वविद्यालय विधेयक, १९६१

सचिव, विधान सभा—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आपकी अनुमति से मैं सदन को सूचना देता हूं कि "उत्तर प्रदेश विश्वविद्यालय विधेयक, १९६१ जिसे उत्तर प्रदेश विधान सभा ने अपनी ३० मार्च, १९६१ की बैठक में पारित किया था, उत्तर प्रदेश विधान परिषद् से ७ अप्रैल, १९६१ को वापस प्राप्त हो गया है"।

न्याय शाखा व कार्यकारिणी के पृथक्करण को समाप्त करने के सम्बन्ध में नियम ५२ के अन्तर्गत वक्तव्य की मांग

श्री उपाध्यक्ष—मेरे पास नियम ५२ के अन्तर्गत कई प्रश्न उपस्थित किये गये हैं। उनमें से मैंने जिसे सब से अधिक महत्वपूर्ण समझा है वह इस प्रकार है कि:—

"प्रदेशीय सरकार ने कई वर्ष पूर्व जो न्याय शाखा व कार्यकारिणी के पृथक्करण के कदम को उठाया था, जिसके अनुसार सन् १९४८ ई० से आज तक काम होता रहा था उसको सरकार ने अपनी विज्ञप्ति नम्बर ५७२—आर—२/आई—ए—५३२—१९६०, दिनांक २१—३—६१ से समाप्त कर दिया है जिससे १३ साल की पूर्व व्यवस्था को समाप्त कर न्याय का गला घोटा गया है, जिससे प्रदेश के सभी न्याय प्रिय व बुद्धि जीवी नागरिकों में एक भारी असंतोष एवं अविश्वास का वातावरण फैला है। इस गम्भीर परिस्थिति की ओर माननीय न्याय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहते हैं।"

(न्याय मंत्री से) आप इस पर कब वक्तव्य देंगे ?

न्याय मंत्री (श्री हुकुमसिंह विसेन)---श्रीमन्, अव्वल तो यह ग्रांट अभी बाकी है, न्याय प्रशासन की ग्रांट २७ तारीख को होगी उस समय इस पर बहस हो सकती है, लेकिन यदि आप आज्ञा दें तो बयान भी दे सकते हैं।

श्री उपाध्यक्ष---आप कब बयान दे सकेंगे?

श्री हुकुमसिंह विसेन---मंगलवार को।

श्री उपाध्यक्ष---ठीक है।

पीछे बैठने वाले सदस्यों को पेंसिलें देने के सम्बन्ध में श्री टीकाराम पुजारी की मांग

श्री टीकाराम पुजारी (जिला मथुरा)---श्रीमन्, मैं गुजारिश करता हूं कि १३ मंत्री जो सामने बैठने वाले हैं वहां से एक-एक पेंसिल रोज खो जाती है। जब कि दवात कलम अलग से होती हैं, तो यह पेंसिलें ो महीने में ७९२ गायब हो जाती हैं। श्रीमन्, अखबार वाले तो लिखेंगे नहीं, क्योंकि यह चाहते नहीं हैं, यह चाय पीने वाले हैं। आगे जो यह १८ बैठते हैं यह भी दोस्ती के टट्टू हैं, उनके सामने भी रखी जाती हैं। तो श्रीमन्, पीछे वाले मेम्बरों को पेंसिलें आनी चाहिये। एक-एक पेंसिल पीछे वालों को भी मिलनी चाहिये। जबकि उनके लिये मामूली तनख्वाहें हैं और यह लोग बड़ी-बड़ी कोठियों में रहते हैं. . . .

श्री उपाध्यक्ष---आप कृपया बैठें, आपकी बात समाप्त हो गई।

श्री टीकाराम पुजारी---और एक पेंसिल रोज गायब करते हैं। अखबार वालों की बात कह रहा हूं। यह रोज चाय पीने वाले हैं। सरकार तो खत्म होगी १९६२ में और यह भी खत्म हो जायेंगे।

बस्ती जिले के कुदरहा के किसान मेला में महिलाओं को छेड़ने के सम्बन्ध में नियम ५२ के अन्तर्गत वक्तव्य

गृह मंत्री (श्री चरणसिंह)---उपाध्यक्ष महोदय, १६ मार्च, १९६१ को बस्ती जिले के कुदरहा ब्लाक में विकास मेला हो रहा था और उसी सिलसिले में एक सांस्कृतिक प्रोग्राम भी आयोजित किया गया था। कलवारी थाने के कांस्टेबिल, कमला सिंह ने, जो मेले में ड्यूटी पर था, थाने पर आकर सूचना दी कि सांस्कृतिक प्रोग्राम के समय कुछ विकास कर्मचारी औरतों के समीप बैठे थे और उनसे छेड़खानी कर रहे थे। इस पर कुछ व्यक्तियों ने एतराज किया और उपर्युक्त कांस्टेबिल को सूचना दी। कांस्टेबिल ने जाकर विकास कर्मचारियों से हट जाने को कहा, परन्तु उन लोगों ने कोई ध्यान नहीं दिया और विकास क्षेत्र अधिकारी से सलाह करने के पश्चात् वह लोग वापस आये और उक्त कांस्टेबिल तथा दो अन्य कांस्टेबिलों को मारा। इस सूचना पर ब्लाक के कुछ कर्मचारियों के विरुद्ध धारा ३२२/१४७ भा० दं० वि० का मुकदमा दर्ज किया गया। चूंकि इस घटना में ब्लाक कर्मचारी संबंधित थे अतः सुपरिन्टेन्डेन्ट ने जांच करने का आदेश डी०एस०पी० को दिया। दूसरी ओर से ब्लाक कर्मचारियों का यह कथन है कि पुलिस कांस्टेबिलों को उन लोगों ने नहीं मारा वरन् जनता के लोगों ने कांस्टेबिलों को इस लिये मारा क्योंकि ये कांस्टेबिल शराब पिये हुये थे और औरतों से छेड़खानी कर रहे थे।

असली तथ्य जानने के लिये सरकार ने मैजिस्टीरियल इन्क्वायरी के आदेश दे दिये हैं और जिलाधीश द्वारा जांच की जा रही है। इस घटना से सम्बन्धित पुलिस व ब्लाक कर्मचारियों को स्थानान्तरित कर दिया गया है। जिलाधीश ने ८ ब्लाक कर्मचारियों को इस घटना के सम्बन्ध में सस्पेंड भी कर दिया है।

श्री गोविन्दसिंह बिष्ट (जिला अल्मोड़ा)---क्या मंत्री जी बतायेंगे कि यह सही है कि कलवारी से कुदरहा ९ मील है तो यह कांस्टेबिल कब वहां मौजूद था, कब शिकायत ले गया और कब वापस गया ?

श्री चरणसिंह-- जी नहीं, मुझे नहीं मालूम ।

श्री गोविन्दसिंह बिष्ट---क्या मंत्री जी बतायेंगे कि यह सही है कि इसमें दीपनारायण सिंह दरोगा साहब का हाथ बताया जाता है और यह वही दरोगा हैं जिन्होंने शराब पीने की वजह से विकास मेला में फरवरी में झगड़ा किया था और तब्दील होकर कलवारी थाने में भेजे गये हैं ?

श्री उपाध्यक्ष---इन सब बातों की तो मैजिस्ट्रेट जिनके जिम्मे इनक्वायरी है, जांच करेंगे । बीच में बयान देना ठीक नहीं होगा ।

श्री प्रतापसिंह (जिला नैनीताल)---क्या माननीय मंत्री यह बतायेंगे कि डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट को जो इनक्वायरी दी गयी है, उनसे कितने समय में इनक्वायरी करने को कहा गया है और क्या इनक्वायरी करने के बाद आदरणीय सदन को सूचना देने की कृपा करेंगे ?

श्री चरणसिंह---कोई वक्त उनके लिए तय नहीं किया गया है ।

श्री उपाध्यक्ष---दूसरे हिस्से का भी जवाब दे दें कि आप इन्क्वायरी करने के बाद सदन को सूचित करेंगे ?

श्री चरणसिंह---अगर सदन चाहेगा तो कर दूंगा ।

श्री गोविन्दसिंह बिष्ट---क्या माननीय मंत्री जी यह बतायेंगे कि यह देखते हुए कि सदन इस बात को चाहता है, इनक्वायरी की एक प्रतिलिपि यहां रखते हुए सब को अवगत कराने की कृपा करेंगे ?

श्री चरणसिंह---जब नोटिस आ जायगी तब इस पर विचार किया जायगा ।

श्री शिवप्रसाद नागर (जिला खीरी)---उपाध्यक्ष महोदय, कब्ल इसके कि मैं सवाल करूं, मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने दोनों पक्षों को ट्रांस्फर करके निष्पक्ष इनक्वायरी करने के लिए जिलाधीश के सुपुर्द कर दिया है । लेकिन क्या यह मंत्री जी इतनी तकलीफ और गवारा करेंगे कि एस० पी० और डी० सी० दोनों मिल कर इस इनक्वायरी को करें, क्या मंत्री जी इस सुझाव पर विचार करेंगे ?

श्री उपाध्यक्ष---यह जो जिलाधीश को इनक्वायरी दे दी गयी है, उनके मातहत वह लोग काम करते हैं ।

श्री गोविन्दसिंह बिष्ट---क्या मंत्री जी यह बतायेंगे कि ए० डी० ओ० ऐग्रीकल्चर को जिलाधीश ने सस्पेंड किया है, जब कि यह सही है कि डाइरेक्टर और डिप्टी डाइरेक्टर के अलावा उनको कोई सस्पेंड नहीं कर सकता ?

श्री चरणसिंह---मुझे कायदा सारा नहीं मालूम है, लेकिन जो जिलाधीश ने किया है वह बिलकुल कायदे के मुताबिक किया है ।

श्री प्रतापसिंह---क्या यह सही है कि ४-४-६१ को ७५ ग्राम प्रधानों ने सरकार के पास एक स्मृति-पत्र भेजा है जिसमें यह चार्ज लगाया है कि सारा कार्य पुलिस की तरफ से किया गया था ?

श्री चरणसिंह---मुझको नहीं मालूम है । हो सकता है कि डेवलपमेंट डिपार्टमेंट में इस तरह का कोई पत्र आया हो, लेकिन मुझे ठीक नहीं मालूम है ।

५ अप्रैल, १९६१ के तारांकित प्रश्न १८–१९ से सम्बद्ध अनुपूरक प्रश्नों के उत्तरों का शोधन†

संसदीय विषयक उप-मंत्री (श्री शान्तिप्रपन्न शर्मा)—

अध्यक्ष महोदय,

दिनांक ५ अप्रैल, १९६१ को श्री लक्ष्मणराव कदम द्वारा पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १८ व १९ के सम्बन्ध में श्री कदम ने अनुपूरक प्रश्न पूछा था कि क्या माननीय मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे कि सूची नम्बर २ के अन्तर्गत जिन २२ कम्पनियों ने मुनाफे का हिसाब नहीं दिया है उनके खिलाफ क्या कार्यवाही की गई ?

उस समय सदन में उत्तर दिया गया था कि २२ कम्पनियों में से एक ने तो तुरन्त हिसाब दे दिया। दूसरी ४ कम्पनियों ने थोड़ा समय मांग लिया था। वह समय सरकार ने उनको दे दिया। जो ११ बचीं उन्होंने भी एक महीने के अन्दर हिसाब दे दिया। उनको वार्निंग दे दी गयी। ६ कम्पनी ऐसी बची थीं जिन्होंने हिसाब नहीं दिया था टाइम पर तो उनका चालान कर दिया गया और चालान में अदालत से उनको सजा हो गयी। एक कम्पनी ने उसके बाद हिसाब दे दिया और एक कम्पनी ऐसी है जिसने जुर्माना होने के बावजूद हिसाब नहीं दिया है और उसको अब यह जुर्माना हुआ है कि १० रुपये रोज जब तक वह हिसाब न दे दे, जुर्माना होता रहेगा।

उक्त उत्तर ठीक नहीं था जिसका बाद में पता लगा। सही उत्तर इस प्रकार है :

२२ कम्पनियों में से ४ ने तो अक्तूबर में हिसाब दे दिया। दूसरी एक कम्पनी ने थोड़ा समय मांग लिया था। वह समय सरकार ने उसको दे दिया। इनके अलावा ११ कम्पनियों ने भी ५ महीने के अन्दर हिसाब दे दिया। उनको वार्निंग दे दी गई। ६ कम्पनी ऐसी बची थी जिन्होंने हिसाब नहीं दिया था टाइम पर, तो उनका चालान कर दिया गया और चालान में अदालत से उनको सजा हो गयी। ५ कम्पनी ने उसके बाद हिसाब दे दिया और एक कम्पनी ऐसी है जिसने जुर्माना होने के बावजूद भी हिसाब नहीं दिया है और उसको यह जुर्माना हुआ है कि १० रुपये रोज, जब तक वह हिसाब न दे दे, जुर्माना होता रहेगा।

(मूल प्रश्नोत्तर के लिये देखिये नत्थी 'ख' आगे पृष्ठ ९४३ पर)

दूसरा शोधन इस प्रकार है कि दिनांक ५ अप्रैल, १९६१ को श्री लक्ष्मणराव कदम द्वारा पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १८ व १९ के सम्बन्ध में श्री भगवती प्रसाद सिंह ने अनुपूरक प्रश्न पूछा था कि क्या वित्त मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि जिस कम्पनी ने अभी तक अपना हिसाब नहीं दिया और जिनके ऊपर १० रु० रोज जुर्माना हो रहा है, क्या उस कम्पनी का इस बीच में लाइसेन्स फिर से सरकार द्वारा रिन्यू किया गया है ?

उस समय सदन में उत्तर दिया गया था कि वह कम्पनी तो सरकार ने ले ही ली है लेकिन उसके खिलाफ उन्होंने हाई कोर्ट में रिट दाखिल कर रखी है।

उक्त उत्तर थोड़ा-सा बदलना है :

इस कम्पनी का लाइसेन्स तो सरकार ने खत्म कर दिया है लेकिन उसके खिलाफ उन्होंने हाई कोर्ट में अपील कर रखी है।

(मूल प्रश्नोत्तर के लिये देखिये नत्थी 'ख' आगे पृष्ठ ९४३ पर)

---

†५ अप्रैल, १९६१ को कार्यवाही में तदनुसार संशोधन कर दिया गया है।

५ अप्रैल, १९६१ के अल्पसूचित तारांकित प्रश्न ३–४ से सम्बद्ध अनुपूरक प्रश्न के उत्तर का शोधन †

(संसदीय विषयक उप-मंत्री) (श्री शांतिप्रपन्न शर्मा)—इसी के साथ एक तीसरा भी है उसको भी मैं पढ़ देना चाहता हूं। वह श्री मदन पांडेय जी का था।

श्री उपाध्यक्ष—(श्री मदन पांडेय से) आपको कोई एतराज तो नहीं है।

श्री मदन पांडेय—मुझे कोई एतराज नहीं है।

श्री शांतिप्रपन्न शर्मा—दिनांक ५ अप्रैल, १९६१ को श्री झारखंडे राय तथा श्री मदन पांडेय द्वारा पूछे गये अल्पसूचित तारांकित प्रश्न संख्या ३ व ४ के सम्बन्ध में श्री मदन पांडेय ने अनुपूरक प्रश्न पूछा था कि "क्या माननीय मंत्री जी यह बतायेंगे कि केंद्रीय सरकार ने इस सम्बन्ध में आणविक स्टेशन कायम करने के सम्बन्ध में कोई पत्र-व्यवहार राज्य सरकार से किया है ? यदि हां, तो क्या ?"

उस समय सदन में उत्तर दिया गया था कि "अभी प्लानिंग कमीशन के वर्किंग ग्रुप ने यह बात मान ली है कि इंजीनियरिंग कालेज बनाया जाय। इसके ऊपर थोड़ी-सी स्कीम बन गयी है आगे की कार्यवाही अभी जारी है।"

उक्त उत्तर ठीक नहीं था जिसका बाद में पता चला। सही उत्तर इस प्रकार है:—

"राज्य सरकार के पास भारत सरकार से कोई पत्र नहीं आया है। राज्य सरकार ने भारत सरकार को इस आशय का पत्र भेजा है कि आणविक स्टेशन उत्तर प्रदेश में स्थापित किया जाय।"

(मूल प्रश्नोत्तर के लिये देखिये नत्थी 'ग' आगे पृष्ठ ९४४ पर)

१९६१–६२ के आय-व्ययक में अनुदानों के लिये मांगों पर मतदान—अनुदान संख्या ३३—सार्वजनिक निर्माण-कार्य जो राजस्व से पूरे किये जाते हैं, अनुदान संख्या ३४—संचार साधनों का सुधार तथा अनुदान संख्या ३५—सार्वजनिक निर्माण-कार्य अधिष्ठान—(क्रमागत) ††

श्री रघुरनतेजबहादुरसिंह (जिला गोंडा)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इस कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करते हुये मैं अपने कुछ विचार इस सार्वजनिक निर्माण विभाग के बजट पर आपके द्वारा व्यक्त करना चाहता हूं। श्रीमन्, कोई भी देश प्लानिंग के युग में तरक्की नहीं कर सकता जब तक कि यातायात की सुविधा उस देश में उपलब्ध न हो। इस विषय में हमारे प्रधान मंत्री ने यह कहा है कि डेवलपमेंट के लिये कम्युनिकेशन का ठीक होना बहुत आवश्यक है। आज देखा जाय तो मालूम होगा कि देहात की जो सड़कें हैं उनके बनाने की तरफ कोई विशेष ध्यान नहीं दिया जा रहा है, बल्कि जो सड़कें पहले से बनी हुई हैं उनके आधुनिकीकरण में पैसा खर्च किया जाता है, जब कि यह होना चाहिये था कि पहले जो पिछड़े हुये क्षेत्र हैं और जिन रास्तों पर आवागमन की कठिनाई है उनको पूर्ण किया जाय न कि जिन सड़कों पर आवागमन आसानी से हो सकता है उनका आधुनिकीकरण करने के लिये ज्यादा पैसा खर्च किया जाय। हमारे प्रधान मंत्री ने यह भी कहा है कि हमको सस्ती सड़क बनाने के लिये प्रयत्न करना चाहिये। परन्तु अब इसके विपरीत हो रहा है, आज अगर आप देखें तो अधिकांश रुपया उन्हीं पक्की सड़कों के ऊंचा करने में, पेंटिंग करने में खर्च किया जाता है जब कि यह तमाम पिछड़े हुये देहात की सड़कों की तरफ खर्च किया जाना चाहिये था।

---

†५ अप्रैल, १९६१ की कार्यवाही में तदनुसार संशोधन किया गया।

†† ७ अप्रैल, १९६१ की कार्यवाही से।

श्रीमन्, यह जो पुस्तिका इस विभाग की मिली है उसके देखने से मुझे यह मालूम हुआ है कि १९५८–५९ में ५३७ मील सड़क इस विभाग ने बनाने की योजना रखी थी, मगर १९५९–६० में केवल ४५४ मील सड़क रखी है। इस तरीके से करीब ८३ मील की कमी पहले वर्ष के मुकाबले में इस साल रखी गई। इस तरह से इस विभाग की सड़कों के बारे में उदासीनता मालूम होती है और उसके सामने आज कोई विशेष प्रगति करने का लक्ष्य नहीं है जब कि यह होना चाहिये था कि ज्यादा से ज्यादा धन खर्च किया जाता और सड़कें ज्यादा से ज्यादा तादाद में ली जातीं। हमारा क्षेत्र बूढ़ापार-सादुल्लानगर, जिला गोंडा बहुत पिछड़ा हुआ है। मैंने कई वर्षों से वहां की सड़कों के बारे में सरकार से निवेदन किया, और समय-समय पर इस सदन में भी माननीय मंत्री जी तथा अधिकारीगण का ध्यान आकर्षित कराया है। मेरे एक पत्र के उत्तर में अनुसचिव,सार्वजनिक निर्माण विभाग ने यह आशा दिलायी थी कि जिला गोंडा में रेहरा बाजार से खोंड़हरा,मसकनवा से चन्द्रदीप घाट और मनकापुर से सादुल्लानगर तक की सड़कें और सिंगार घाट और अमघटी के पुलों का निर्माण करने पर तीसरी पंचवर्षीय योजना में विचार किया जायगा और वह सड़कें उसमें शामिल की जायंगी। परन्तु मुझे दुख है कि उस में से कुछ मील सड़क ही वहां ली गयी हैं जबकि वहां यातायात के साधन दुर्गम हैं और वहां की जनता को अत्यन्त कठिनाई है। उपरोक्त सड़कों के बारे में जिला परिषद् में २६–९–६० को एक प्रस्ताव पारित किया गया। सर्वसम्मति से जिला परिषद् ने पास किया कि गौरा चौकी से मनकापुर तक सड़क बनायी जाय और यह भी कहा कि जिले में उसको प्राथमिकता दी जाय. लेकिन वह सड़क केवल सादुल्लानगर तक ही देखने को मिली है। गौरा चौकी में जो ब्लाक भवन बन रहा है और जो प्राइमरी हेल्थ सेन्टर बन रहा है वह स्थान सड़क से बिलकुल अलग है और उसे कोई कनेक्शन सड़क से नहीं मिल रहा है। इसी सड़क के बारे में जो एक डिवीजनल कान्फ्रेंस फैजाबाद में १८ फरवरी को हुई थी, उसमें भी सर्वसम्मति से यह पास हुआ था कि यह सड़क गौरा चौकी तक बनायी जाय और उसको शामिल किया जाय। इसलिये मैं आप के द्वारा माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करूंगा कि उस क्षेत्र की आवश्यकता को देखते हुए इस सड़क को गौरा चौकी तक अवश्य बनवायें तथा सड़क बनाने का कार्य गौरा चौकी की तरफ से शुरू किया जावे।

दूसरी बात मुझे यह निवेदन करनी है कि घारी घाट से लेकर गौरा चौकी तक ३,४ मील का सी० सी० ट्रैक का एरिया बच रहता है। इस में वर्ष में ५–६ महीने पानी भरा रहता है। इसलिये मैं चाहूंगा कि उस कठिन मार्ग को सरकार जरूर बनवावे। मैं तो इस बात के लिये भी कई बार दरख्वास्त कर चुका हूं कि अगर विभाग को या माननीय मंत्री महोदय को मेरे कहने पर विश्वास नहीं है तो मैं जो कुछ भी खर्च होगा, देने को तैयार हूं, वह चल कर देख लें; जो खर्च होगा वह मैं अपने वेतन से पूरा करूंगा और वह देख लें कि इसमें कितनी सत्यता है। मैं चाहूंगा कि इस पर विशेष ध्यान दिया जाय और क्षेत्र के पुलों तथा सड़कों का शीघ्र निर्माण किया जाय।

श्रीमन्, एक शिकायत जो मुझे इस विभाग से है वह यह है कि जो इसके शेड्यूल रेट्स हैं वह अन्य विभागों से ज्यादा बढ़े हुए हैं और इसलिये सड़क तथा भवन आदि के निर्माण पर खर्च भी ज्यादा पड़ता है। आज आवश्यकता इस बात की है कि हर विभाग से इस बात का पता लगाया जाय कि जो निर्माण वे कराते हैं वे किस रेट पर कराते हैं। या तो वे नाकाबिल होते हैं या उनमें निर्माण की योग्यता नहीं होती जो इस विभाग में है। मैं चाहूंगा कि टेक्निकल और नान-टेक्निकल मैन की एक कमेटी बनायी जाय और वह इस बात पर विचार करे कि इन के रेट्स में किस प्रकार समानता लायी जा सकती है और किस प्रकार से अच्छा और सस्ता निर्माण कराया जा सकता है। यह सर्व विदित है कि यदि कोई व्यक्ति अपना मकान बनाना चाहता है, और उस विभाग वाले भी जो अपना मकान बनाते हैं, जानते हैं कि किस कदर खर्च होता है, लेकिन इस विभाग के जो रेट्स हैं उनमें अभी भी सुधार किये जाने की गुंजायश है। यह रेट्स अंग्रेजों के जमाने के हैं।

[श्री रघुरनतेजबहादुरसिंह]

अब देश में धन की आवश्यकता है और इसलिये हमें हर तरफ मितव्ययिता करने की जरूरत है। इसलिये मैं चाहूंगा कि यह विभाग अपने कायदों में, नियमों में संशोधन करे और इस प्रकार का एक वातावरण पैदा करे कि जिससे सस्ता और मजबूत काम हो सके। जो भवन तथा पुल पी० डब्लू० डी० द्वारा बनाये जावें, उन पर ठेकेदार तथा अभियन्ता के नाम की प्लेट लगवाई जाय ताकि जनता को यह जानकारी हो कि यह किसका कारनामा है। केवल टेन्डर्स वगैरह के जरिये से जो हम ठेकेदारों को पैसा देते हैं उससे जनता का विशेष फायदा नहीं होता। इस तरफ विशेष ध्यान देने की जरूरत है। इन शब्दों के साथ मैं कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करता हूं।

*श्री हरीसिंह (जिला मेरठ)---श्रीमन्, मैं इस कटौती के प्रस्ताव का विरोध करता हूं। श्रीमन्, आज जब कि हमारे यहां प्लानिंग का कार्य चल रहा है हमारे यहां निर्माण की अति आवश्यकता है और इसी निर्माण के कार्य से ही देश और प्रदेश की प्रगति हो सकती है। देश और प्रदेश की उन्नति के लिये निर्माण विभाग एक महत्वपूर्ण विभाग है और उसके लिये हमें होशियार और निपुण अधिकारियों की आवश्यकता होती है, निपुण मंत्रियों की आवश्यकता होती है। जब तक देश में निर्माण का कार्य न हो तब तक कोई भी प्रदेश या देश तरक्की नहीं कर सकता। जब से हमारे देश को स्वतंत्रता मिली तब से भिन्न-भिन्न प्रान्तों में निर्माण का कार्य हुआ और देश ने प्रगति की। हमको मालूम है कि पहले जहां कोई व्यक्ति पैदल चल कर किसी यात्रा को महीनों में तय करता था वहां अब वह परिवहन के साधनों के कारण शीघ्र ही पहुंच जाता है। आज परिवहन के जो साधन हमारे यहां हैं उनसे व्यापार को भी काफी सुविधा मिली है।

इन सब बातों के होते हुये भी मैं माननीय मंत्री जी का एक आवश्यक बात की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूं। यह देखा गया है कि इस विभाग में कर्मचारियों को नियुक्ति करते समय हरिजनों के लिये जो १८ प्रतिशत स्थान रिजर्व रहते हैं उनको भी पूरा नहीं किया जाता। केवल नाम मात्र के लिये, दिखावे के लिये दो एक हरिजन कर्मचारियों को रख लिया जाता है। जो योग्य व्यक्ति होते हैं उनको भी नहीं लिया जाता है। यह उनके कारनामें हैं। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि वे इस बात की ओर ध्यान दें और जो रिजर्वेशन हरिजनों के लिये हैं उतने हरिजन लोग अवश्य लिये जायं। जब आपके विभाग में ही १८ फीसदी लोग नहीं रखे जायंगे, उनके लिये कोई स्थान नहीं होगा तो हम और विभाग वालों से कैसे उम्मीद कर सकते हैं कि वे इसकी पूर्ति करेंगे? मैं देखता हूं कि चपरासियों तक के स्थान उनको नहीं दिये जाते हैं। इसलिये मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि इस वक्त जो सीटें आपके विभाग में खाली हैं उन पर हरिजनों की नियुक्ति करने की कृपा करें।

इसके अलावा मैं एक बात और कहना चाहता हूं। आज हमारे प्रदेश में काफी योग्य इंजीनियर्स हैं और जो भी हमारे यहां निर्माण का कार्य होता है वह सब उन्हीं की कुशलता पर निर्भर करता है। जो योग्य व्यक्ति होते हैं दूसरे लोग भी उनको चाहते हैं। हमारे यहां इसमें शक नहीं काफी योग्य इंजीनियर्स हैं किन्तु देखने में यह आता है कि जो भी नयी सड़क आज बनती है वह एक साल बाद टूट जाती है। मुझे उन अधिकारियों के बारे में कोई विशेष बात नहीं कहनी है किन्तु इतना जरूर कहना है कि हमारे यहां जो भी कार्य हो वह ठीक तरह से होना चाहिये।

एक दूसरी बात मैं इस विभाग में जो लेबर होता है उसके बारे में कहना चाहता हूं। एक ओर इस विभाग में जहां आप पानी की तरह पैसा बहाते हैं वहां दूसरी ओर जो आपके छोटे छोटे मजदूर हैं उनकी मजदूरी नियत नहीं है। उनको समय पर पैसा नहीं मिलता है और मजदूरी भी कम मिलती है। मैं आपके द्वारा माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि जो छोटे कर्मचारी हैं, कुली वगैरह, उनकी आम मजदूरी नियत कर दें और कम से कम यह प्रबन्ध भी कर दें कि उनको समय से पैसा मिले ताकि वह अपना पालन-पोषण अच्छी

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

तरह से कर सकें। वह सब की हुकूमत करते हैं, समय पर काम करते हैं लेकिन इस विभाग में जो सबसे अधिक परिश्रम करते हैं वही सबसे अधिक दुःख पाते हैं और जो बात के द्वारा काम चलाते हैं वह सबसे अधिक रोजी पाते हैं। बारह-मासी होते हैं, वह न मुस्तकिल हैं न तनख्वाह मुकर्रर है, ५०-४० रुपये दिये जाते हैं जो कुछ नहीं है। जिस विभाग के कर्मचारियों की तनख्वाह कम हो वह बेईमानी नहीं करेंगे तो क्या करेंगे? इतने सत्यवादी तो हैं नहीं कि भूखे मर कर काम कर सकें। इसलिये १०० रुपये से कम ये किसी को नहीं होनी चाहिये और अधिक से अधिक जितनी उचित समझें वह दें। वैसे तो लोग ५-५ सौ और २-२, ३-३ हजार तनख्वाह पाते हैं और कमीशन की तो सादाब ही नहीं है, उनके लिए एक दफे को न भी करें मगर गरीबों की ओर अवश्य ध्यान देना चाहिये।

अब मैं मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि जिस जिले की ९ करोड़ सालाना आमदनी होते हुए उसकी जनसंख्या के अनुपात से ९० मील सड़कें कम हों तो उस पर मंत्री महोदय को विशेष ध्यान देना चाहिये। अगर १ करोड़, डेढ़ करोड़ भी खर्च कर दें तब भी हमें कुछ संतोष हो जाय लेकिन मेरठ जिला जो सबसे ज्यादा पैसे देता है और ९० मील का कोटा अनुपात के हिसाब से कम है लेकिन बार-बार निवेदन करने पर भी कोई ध्यान नहीं दिया जाता। वहां किसान और मजदूर श्रमदान के द्वारा अपने सर पर मिट्टी ढो कर सड़कों पर डालते हैं लेकिन सरकार की तरफ से एक कंकड़ भी नहीं पड़ता। तो ऐसे निर्माण विभाग से हमें क्या लाभ? जब हम दिन रात परिश्रम करने के बाद अपने द्रव्य को पानी की तरह बहाते हैं तो क्यों नहीं सड़कें बनायी गयीं? अगर कहीं कमी हो तो वहां की कमी पूरी कर दीजिये लेकिन ऐसे जिले मौजूद हैं कि जनसंख्या के अनुपात से अधिक सड़कें बन चुकी हैं। पुलों की आवश्यकता नहीं फिर भी मौजूद और जहां आवश्यकता है वहां है ही नहीं। पुल का खर्चा तो आने-जाने वाले मुसाफिरों से पूरा हो जायगा और सरकार को उससे हानि भी नहीं होती। हमारे योग्य से योग्य इंजीनियर मौजूद हैं, कोई दिक्कत नहीं है। मेरठ जिले की ९० मील न बन सके तो ७०-८० मील तो इस वर्ष बनवा दीजिये। आपके पी०डब्लू०डी० से कहीं अधिक तो डेवलपमेन्ट डिपार्टमेंट ने बनवाई हैं जिन्होंने जिले में जाल बिछवा दिया। लेकिन आपकी पी० डब्लू डी० ने जो सड़कें बनाईं वह भी खत्म हो गईं। २५ लाख रुपया इस डिपार्टमेन्ट का लगा लेकिन सड़क पर रोड़ा बिखरा पड़ा है। यह भी नहीं मालूम होता कि कभी यहां सड़क बनी थी। उपाध्यक्ष महोदय, आपके द्वारा मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि जो भी काम हो वह पक्का हो ताकि जनता को उससे लाभ पहुंच सके और जो काम बिगड़ रहा है उसे सुधारा जाय। उपाध्यक्ष, महोदय, ऐसी भी बिल्डिंग्ज बनी जिनकी ईंटों का भी अगले साल पता नहीं रह गया, मालूम नहीं होता कि यहां बिल्डिंग भी बनी थी। नम्बर एक ईंट का पेवेन्ट हुआ लेकिन नम्बर दो और तीन की ईंटें लगाई गईं। इसी प्रकार से सीमेन्ट और चूना भी लगाया जाता है। इसकी तरफ माननीय मंत्री जी को विशेष ध्यान देना चाहिये। जनता के पैसे का इस तरह से अपव्यय नहीं किया जाना चाहिये। जो भी काम बने वह पक्का और मजबूत बनना चाहिये। इन निर्माण के कार्यों पर ही देश का भविष्य निर्भर करता है।

उपाध्यक्ष महोदय, निर्माण विभाग ने पिछले वर्षों में प्रदेश में जो कार्य किये हैं उनके लिये मैं इस विभाग की सराहना करता हूं और मंत्री जी की भी सराहना करता हूं। उन्होंने प्रदेश की काफी उन्नति की है। उन कार्यों से हमको प्रेरणा मिलती है और मैं आशा करता हूं कि आगे चलकर यह विभाग और भी उन्नति करेगा। साथ ही मैं यह भी कहना चाहता हूं कि मंत्री जी मेरठ जिले की तरफ विशेष ध्यान दें और वहां की सड़कों को बनवावें। जिन सड़कों पर अनदान हो चुका है उनको जल्द से जल्द पूरा किया जाय।

श्री उपाध्यक्ष--पांच माननीय सदस्य विचार व्यक्त करना चाहते हैं और इस विभाग का आज दूसरा दिन है इसलिये मैं समझता हूं कि साधारण तौर पर माननीय सदस्य दस मिनट

[श्री उपाध्यक्ष]

बोलें। विशेष अवस्था में आवश्यकता पड़ने पर १५ मिनट कर दिया जायगा। मैं समझता हूं इसमें किसी को आपत्ति नहीं होगी।

श्री प्रतापसिंह (जिला नैनीताल)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मुझे इस बात का अफसोस है कि माननीय निर्माण मंत्री जी ने जब अनुदान को रखा तो कुछ बोलना पसन्द नहीं किया लेकिन दूसरी ओर मुझे खुशी इस बात की है कि जो इस विभाग के चीफ इंजीनियर हैं उन्होंने इस विभाग की हकीकत को खोलकर रखा है। मान्यवर, सदन में काफी शोर हो रहा है...

श्री उपाध्यक्ष—काफी माननीय सदस्य लाबी का काम सदन से लेते हैं। अगर कोई आवश्यक बातें करनी हों तो उसके लिये ही लाबी की व्यवस्था की गई है। मैं चाहूंगा कि माननीय सदस्य ध्यान से कार्यवाही सुनें।

श्री प्रतापसिंह—मान्यवर, जब सेकेन्ड प्लान २५२ करोड़ का था तो रोड के लिये १६·१४ करोड़ रुपया था और अब जब हमारी तृतीय पंचवर्षीय योजना ४९७ करोड़ की बनी है तो रोड के लिये कुल १८ करोड़ रुपया ही रखा गया है। मैं कहना चाहता हूं कि सरकार को चुल्लू भर पानी में डूब जाना चाहिये। इस तरह से प्लानिंग नहीं चल सकती। सेकेन्ड प्लान में १६ करोड़ और थर्ड प्लान में १८ करोड़ यह कहां का जस्टीफिकेशन है? थर्ड प्लान में कम से कम १६ करोड़ का दुगना ३२ करोड़ तो होना ही चाहिये था। इसलिये मैं कहना चाहता हूं कि हम सब को इस बात पर जोर देना चाहिये कि थर्ड प्लान फिर से रिवाइज किया जाय और सड़कों को जो प्राथमिकता नहीं दी गई है वह दी जाय। मैं माननीय सदस्यों को बताना चाहता हूं कि किसी-किसी जिले में एक इंच भी सड़क इस बजट में नहीं बन सकती है। इस विभाग के जो एक्सपर्ट्स हैं उन्होंने भी अपनी विभागीय पुस्तिका में लिखा है "तृतीय पंचवर्षीय योजना के लिये १८ करोड़ रुपया प्राप्त हुआ है जो बहुत ही कम है। उसमें लगभग ११ करोड़ रुपया की लागत की द्वितीय पंचवर्षीय योजना में स्वीकृति चालू योजनायें तथा पिछड़े हुये क्षेत्रों के विकास की योजनायें भी शामिल हैं।" आगे उन्होंने कहा है "तृतीय पंचवर्षीय योजना के लिये प्राप्त इस थोड़े से धन में इन सब समस्याओं को हल करना है।"

श्रीमन्, तो मैं बड़े अदब के साथ कहना चाहता हूं कि बैकवर्ड एरियाज में जो सड़कें बनती हैं उनके लिये सेंटर से रुपया आता है। तो केवल ७ करोड़ रुपया रखा गया है और हमारे चीफ इंजीनियर साहब बड़े विश्वास के साथ कहते हैं कि इसी के अन्दर हमारी समस्यायें हल होनी हैं। काश कि माननीय मंत्री जी चीफ इंजीनियर साहब की रिपोर्ट को पढ़े होते तो वह इस कटौती के प्रस्ताव को अवश्य स्वीकार कर लेते।

मान्यवर, स्टार-ग्रिड फारमूले के लिये कहते हैं कि सारे देश के लिये तो वह ठीक नहीं है लेकिन यहां वही चल रहा है। बम्बई में मुख्य अभियन्ताओं की कान्फ्रेंस हुई जिसमें बम्बई फारमूला अपनाने को तय हुआ। तो क्यों नहीं हमारे प्रदेश में भी इस पर विचार किया जाता है? इस बारे में मैं चीफ इंजीनियर साहब की ही बात सदन के सामने रखना चाहता हूं। उन्होंने इस पुस्तिका में लिखा है: "यह बड़े खेद की बात है कि इस राज्य में तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्त तक भी स्टार-ग्रिड फारमूला के अनुसार लक्ष्य प्राप्त नहीं हो सकेगा जब कि दूसरे राज्यों में १९६१ में ही प्राप्त हो जायगा। इसलिये शासन को सड़क निर्माण के लिये अधिक से अधिक धन देने के प्रश्न पर विचार करना चाहिये। सम्पूर्ण देश के लिये सड़क निर्माण की एक २०-वर्षीय योजना और नया नियम, १९५८ में बम्बई में मुख्य अभियन्ताओं के अधिवेशन में बनाया गया है। इस नियम के अनुसार मार्च १९८१ के अन्त तक पक्की सड़कों के मीलों का लक्ष्य ४८,७०० होगा और तृतीय पंचवर्षीय योजना का लक्ष्य नागपुर अधिवेशन द्वारा निश्चित किये गये लक्ष्य से ५,००० मील अधिक होगा"। तो स्टार-ग्रिड के मुताबिक भी हम नहीं चल रहे हैं।

मान्यवर, १६ सड़कें नैनीताल जिले के लिये वहां से भेजी गई और १२ पीलीभीत से वहां के लिये भेजी गयीं। तो इंजीनियर महोदय कहते हैं कि स्टार-ग्रिड फारमूला के अनुसार ये जिले सरप्लस हैं। टनकपुर से धारचुला १४५ मील पड़ता है, जिसमें ८ मील टनकपुर के भी हैं। तो वह जोड़ दिया जायगा नैनीताल के जिले में और इंजीनियर साहब बड़े इत्मीनान से कहेंगे कि यह सरप्लस हो गया। सड़क तो जाती है बार्डर में और कहा जाता है कि नैनीताल सरप्लस हो गया।

मुझे बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि जहां और विभागों में साल में ६ महीने तो काम होता है, इस विभाग में केवल ३ महीने भी बड़ी मुश्किल से काम होता है। एक योजना बनी, उसे डिस्ट्रिक्ट इंजीनियर ने भेजा सुपरिन्टेंडिंग इंजीनियर के पास, उसने भेजा चीफ इंजीनियर साहब के पास और चीफ साहब ने भेजा सचिवालय में जहां बड़े-बड़े बादशाह लोग रहते हैं। जब मर्जी आई उन्होंने फाइल निकाली और जब मर्जी आई तब नहीं निकाली। उनको कोई पूछने वाला ही नहीं है। उसके बाद जब मामला वित्त विभाग में जाता है तो वह इतना एक्सपर्ट है कि कोई न कोई नुक्ता निकाल ही देता है और इस प्रकार कहीं ८, १० महीने में जाकर एक योजना में से एक आइटम स्वीकार होता है। काम शुरू होता है फरवरी में और जिस सड़क के निर्माण में ६ महीने लगने चाहिये थे वह २ महीने में तैयार कर दी जाती है। नतीजा यह होता है कि वह बहुत जल्दी टूट जाती है और जनता का पैसा तो बरबाद होता ही है, साथ में उसे परेशानी भी उठानी पड़ती है। माननीय मंत्री जी पोस्ट आफिस से पूछें कि कितने तार इस विभाग से मांगे भी गये हैं कि रुपया लैप्स हो रहा है, जल्दी करो। मगर कोई लाभ नहीं। सन् १९५७ में ३ करोड़ रुपया लैप्स हुआ। उसके बाद कहा जाय कि सड़कों के लिये रुपया नहीं है, यह कितने शर्म की बात है।

टेक्निकल आदमी के ऐस्टीमेट को अगर कहीं नान-टैक्निकल आदमी जांच करता है तो वह इसी विभाग में होता है। इंजीनियर साहब का प्लान और एस्टीमेट सचिवालय के नान-टैक्निकल लोग जांचते हैं, जिन्हें उसके बारे में कुछ पता नहीं है। मैं यह शब्द बड़ी जिम्मेदारी से इस्तेमाल कर रहा हूं कि यह नहीं होना चाहिये।

करप्शन के बारे में बहुत कुछ कहा गया। मुझे दुःख है कि माननीय गोविन्द सहाय जी ने उपदेश तो दिया लेकिन जब उनकी गवर्नमेंट है और वह इस बात को मानते हैं कि इस विभाग में करप्शन है तो क्यों नहीं १२ साल की हुकूमत के बाद भी कोई योजना इसे दूर करने की सरकार ने बनाई? सुपरिन्टेंडिंग इंजीनियर की अध्यक्षता में कोई कमेटी एन्टी करप्शन की इस काम को नहीं कर सकती। मैं यह नहीं कहता कि सारे इंजीनियर करप्ट हैं। आज जमाने की फिजा है कि हमारे इंजीनियर्स को सोचना चाहिये कि वे अंग्रेज नहीं हैं, उनके लिये कंट्री फर्स्ट, कंट्री सैकिन्ड और कंट्री थर्ड होना चाहिये। यानी कन्ट्री पहले, कन्ट्री दूसरे और कंट्री ही तीसरे होना चाहिये। यहां पर हजार स्पीचेज हों उनसे करप्शन दूर नहीं हो सकता है। एक इकानामी कमेटी फार चैकिंग करप्शन इन दी डिपार्टमेंट बैठाई गई। वह पेज ४५ पर कहती है कि:

"It, however, expressed the view that there should be greater emphasis on the desirability of exercising a more rigid control in regard to this matter and more effective steps should be taken for the prevention of corruption in the Public Works Department."

इकानामी कमेटी ने सन् ५८ में इस बात पर जोर दिया है कि इस डिपार्टमेंट के करप्शन को रोकने के लिये सरकार को कोई न कोई कदम उठाना चाहिये। माननीय मंत्री जी ने क्या कदम उठाया? इस विभाग में ओवरसीयर बिल बनाते हैं और ऐसा होते हुये क्या करप्शन दूर हो सकता है? अगर ओवरसीयर बिल न बनावे तो एक लेविल का करप्शन तो इसी से

[श्री प्रतापसिंह]

दूर हो जायगा । क्या इंजीनियर साहब इतनी तकलीफ कर सकते हैं ? नहीं तो यह करप्शन चलता ही रहेगा ।

मान्यवर, सामन्तशाही का इस विभाग में यह हाल है कि आज भी इसमें २५,००० आदमी डेली वेजेज व वर्कचार्ज पर काम करते हैं । वर्किंग क्लास के मिनिस्टर होते हुये भी ऐसा होता है तो मुझे बड़ा अफसोस है । उन्हें तो इस तरफ खास ध्यान देना चाहिये । आचार्य रमन कमेटी सन् ५६ में बैठी । उसने कहा कि जो आदमी इस विभाग में ३ साल से ऊपर से काम कर रहा है वर्क-चार्ज में, उसे परमानेंट कर दिया जाय । तो सरकार ने क्या किया ? बजट यहां आकर पास होता है और लैप्स भी हो जाता है । प्रश्न यह नहीं है कि कितनी इमारतें इस विभाग ने बनवाईं बल्कि प्रश्न यह है कि कितनी इमारतें इस विभाग के द्वारा बनवाई हुई गिरीं । मंत्री जी हंस रहे हैं । नैनीताल में जहां हम और आप गर्मियों में काम करने के लिये जाते हैं वहां गवर्नमेंट डिग्री कालेज की इमारत ३ महीने बाद टूट गई । आपके असिस्टेंट इंजीनियर उसके इन्चार्ज थे । हजारों उदाहरण मैं दे सकता हूं लेकिन समय नहीं है । अंग्रेजों के जमाने में भी इस विभाग में इतनी सामन्तशाही नहीं थी जितनी कि आजकल है । मंत्री जी कोई देश बतलायें कि जहां राष्ट्र स्वतंत्र हो और वहां एक मजदूर की जिज्ञासा यह न हो कि मैं बड़ा आदमी बन सकता हूं, मगर हमारे यहां तो ६, ६ महीने तक तनख्वाह ही नहीं मिलती है ।

श्रीमन्, नारायण दत्त जी, गंगाशरण जी जो एम० पी० हैं, और मैं उत्तराखंड की ओर गये । वहां मजदूरों ने बताया कि ६ महीने से तनख्वाह नहीं मिली है । तो फिर बतलाइये कि करप्शन कैसे दूर हो सकता है ? वह आदमी खावेगा कहां से ? बार्डर जिलों में अफसर समझते हैं कि हम विशेष अफसर हैं, इसलिये हमको भेजा है, और बड़े आराम से वे इनज्वाय कर रहे हैं । काम तभी शुरू होगा जबकि पहले अफसरों के लिये बड़े-बड़े बंगले बन जावेंगे और इंजीनियर साहब के नक्शे फैलाने के लिये १६ × १२ की मेज लग जावेगी । बार्डर जिले इसलिये बनाये गये थे कि वहां से डिसकन्टेंटमेंट दूर हो वहां की गरीबी दूर हो । ५०० मील दूर आकर बार्डर चीफ इंजीनियर साहब से वहां का डेपूटेशन मिला । मैं उनकी बड़ी इज्जत करता हूं । मैंने उनसे मजदूरों का वेतन बढ़ाने के लिये कहा । उन्होंने कहा कि हम तो सप्लाई और डिमांड के ऊपर चलना चाहते हैं । इस विभाग को शर्म आनी चाहिये कि जहां गरीबी और भुखमरी है वहां आप यह फारमूला इस्तेमाल करते हैं । आपने ३ डिवीजन वहां खोल दिये हैं । आज चीन ने वहां गरीबी मिटाने का जो नारा लगाया है उसे इस सरकार का कोई विभाग काउन्टरएक्ट नहीं कर रहा है ।

लीपूलेक-कालापानी सड़क बनी । ५ फीट बरफ में मुझे वहां चलना पड़ा । लीपूलेक हमारा आखिरी दर्रा है जहां से ठीक १२ मील दूरी पर ताकालाकोट में चीन की फौजें पड़ी हुई हैं और कालापानी वहां से १२ मील है । १२ मील तो सन् ५६ में जीपेबिल हो गई । जबकि धारचूला में ५५ मील नहीं बनी है । ५८-५९ में मैंने सवाल किये और आज भी इस बजट में उस सड़क के लिये रुपया है । गरब्यांग में कल को चीन का सिपाही आकर गोली मार सकता है । क्या वहां हमारी फौज पहुंच सकती है ? नहीं । वहां के लोग मुझसे हंसते हैं कि यह सड़क क्यों नहीं बनी, । बूंदी से मालवी १२मील है । वहां लकड़ी बिछायी जा रही है । कच्चे पुल बन गये हैं । जब ओवरसियर साहब से कहा कि यह क्या है, सड़क जरा अच्छी तो बनाइये, तो कहते हैं कि 'टाफ लैस' । इस तरह से बोलते हैं । बाद में मालूम हुआ कि वे किसी एक्जीक्यूटिव इंजीनियर के रिश्तेदार हैं । यह रिश्तेदारी की बिना पर काम चलने का नतीजा है ।

आप कहते हैं कि आपने बार्डर में अपना टारगेट पूरा कर लिया है लेकिन सीमान्त क्षेत्र के लिये जो योजना कच्ची सड़कों की बनी वह २३ मील की थी जिसमें केवल २ मील बनी और ६८ मील मोटरेबिल रोड स्वीकृत हुई थी जिसमें से केवल ४२ मील बनी । यह है आपकी प्रगति, जिसमें आप कहते हैं कि बहुत बड़ा काम कर रहे हैं ।

मंत्री जी का यह विभाग केन्द्रीय सरकार के पैसे को तो अलग ही समझता है । प्राक्कलन समिति की रिपोर्ट में कहा गया है —"विभाग ने अपने स्पष्टीकरण में यह कहा है कि इतने बड़े स्टाक को देखते हुए ९ लाख रुपये का जो घाटा हुआ वह बहुत अधिक नहीं था और इस घाटे को भारत सरकार ने पूरा कर दिया" । यानी दो बातें कही गयीं कि घाटा कोई ज्यादा नहीं था और दूसरे यह कि घाटा भारत सरकार ने पूरा कर दिया । यानी भारत सरकार का रुपया तो शायद किसी दूसरी सरकार का रुपया है ।

प्राक्कलन समिति की रिपोर्ट में बताया गया है कि १० लाख रुपये का कोई हिसाब ही नहीं है । एक फैक्ट्री बनायी गयी, कहते हैं कि उसमें ही लग गया होगा ।

आखिर में मैं यह निवेदन करूंगा कि कुछ सड़कें ऐसी हैं जिनका बनना अत्यावश्यक है । जब तक मोटर रेल लिंक नहीं होगी तब तक आपको अपने लक्ष्य में सफलता नहीं मिल सकती । हल्द्वानी, धारचूला को मिलाने के लिये हल्द्वानी-चोरगलिया-टनकपुर सड़कों को बनाया जाना चाहिये । इसी तरह से पीलीभीत-खमरिया-सितारगंज सड़क भी बहुत जरूरी है, पहाड़पानी-धूनाघाट सड़क और पौधार-सौफटक शीघ्र बनायी जानी चाहिये । कालापानी-लिपूलेक सड़क में जो पैसा खर्च किया जा रहा है उसको बंद करके दूसरी जगह खर्च किया जाना चाहिये क्योंकि अभी वह जरूरी नहीं है । कालाढूंगी—नैनीताल जो देहली में मिलती है, उसको पक्का किया जाय ।

डिपार्टमेंट को एक नाललेप्सेबिल फंड बनाना चाहिये जिससे जो रुपया साल के आखिर में खर्च नहीं होता है वह उसमें आ जाय । इसी प्रकार से एक फंड रोड डेवलपमेंट फंड के नाम से बनाया जाना चाहिये ।

५ जनवरी, १९५८ को जो कान्फ्रेन्स दिल्ली में हुई थी उसमें कहा गया था कि २ मील के अन्तर से सारे गांव सड़कों के पास आ जाने चाहिये । लेकिन हमारे यहां ऐसे बहुत से गांव हैं जिनके पास ६०–६० मील तक कोई सड़क नहीं है । इसका कारण यह है कि हमारी सड़कों के लिये कोई निश्चित नीति नहीं है । इसके लिये एक कमेटी ३–४ आदमियों की सारे प्रदेश के लिये बनायी जाय जिसमें मुख्य अभियन्ता भी रहें जो छानबीन करके अपनी रिपोर्ट दे, कि कहां की सड़क पहले बनें ।

पद्मपुरी–चांपी सड़क को और आगे बढ़ाया जाय । इन शब्दों के साथ मैं कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करता हूं ।

सार्वजनिक निर्माण उप मंत्री (श्री धर्मसिंह)—मान्यवर, मैं माननीय विष्ट जी के कटौती के प्रस्ताव का विरोध करता हूं । कल से इन अनुदानों पर बहस हो रही है और मैंने दोनों तरफ बैठने वाले माननीय सदस्यों की बातें खासतौर से सुनीं । जहां तक इन अनुदानों का संबंध है, इनके बारे में बहुत-सी बातें कही गयीं । बहुतों ने तो यह कहा कि रुपये की कमी है और मैं समझता हूं कि इसमें दो रायें नहीं हैं । जहां तक उत्तर प्रदेश सरकार से रुपया मांगने का संबंध है, तृतीय पंचवर्षीय योजना बनने के वक्त हमने अपने प्रदेश में ब्रिजेज, सड़कें आदि कार्य के लिये करीब ६० करोड़ रुपये का प्लान बनाया था । उसके बाद जैसा कि सभी सदस्य जानते हैं अपने प्रदेश की प्लानिंग कमेटी में उस चीज को जाना चाहिये । वहां भी स्क्रुटिनी हुई और वहां पर उन लोगों ने इसे ३७ करोड़ कर दिया । उनका कहना यह था कि क्योंकि भारत सरकार के प्लानिंग कमीशन द्वारा एक सीलिंग निर्धारित है, इसलिये इसमें जितनी कमी की जाय, उसके बारे में सोचा जाय । जहां तक इन अनुदानों का संबंध है, पी० डब्ल्यू० डी० ने बहुत कोशिश की कि इन्हें फर्स्ट प्रायरिटी मिलनी चाहिये । तो एक तो उत्तर प्रदेश प्लानिंग डिपार्टमेंट द्वारा थोड़ी बहुत कमी हुई और जब वह भारत सरकार के पास गया तो वहां

[श्री धर्मसिंह]

के वर्किंग ग्रूप ने इसको काट कर २२ करोड़ कर दिया । अन्त में जब तृतीय पंचवर्षीय योजना में इस प्रदेश की सीलिंग ४६९ करोड़ निर्धारित हुई तो केवल १८ करोड़ रुपया पी० डबल्यू० डी० को मिला । एक तरफ तो यह है और दूसरी तरफ यह कहा जाता है कि सड़कें नहीं बनीं या कमी रह गयी । दोनों तरफ बैठने वाले माननीय सदस्यों को यह शिकायत है कि बहुत से जिले तो ऐसे हैं जिन में तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत एक भी सड़क नहीं रखी गयी है, तो यह बात ठीक है ।

जहां तक सरकार का संबंध है, हम तो चाहते हैं कि यदि पैसा मिले तो इस प्रदेश के एक-एक गांव में सड़कें बना दें और तमाम चीजों का इन्तजाम कर दें लेकिन उसमें हमारी मजबूरी है क्योंकि अधिक पैसा हमारे पास नहीं है ।

जहां तक इन ग्रांट्स का संबंध है, कल और आज भी कहा गया कि हमारा रुपया बहुत बड़ी तादाद में लैप्स हो जाता है । मैं सदन को विश्वास दिलाता हूं कि पी० डबल्यू० डी० को अधिकतर रुपया सड़कों के लिये मिलता है और इन सड़कों का जहां तक संबंध है, पिछली दो पंचवर्षीय योजनाओं के अन्तर्गत जो इसके लिये बजट था उसका ९५ प्रतिशत रुपया पूरे तरीके से खर्च हो गया है । आप कहेंगे कि सड़कें तो तीन साल के अन्दर बन जानी चाहिये थीं लेकिन उसमें बहुत समय लग जायगा । यह बात ठीक है, उसमें समय जरूर लगेगा क्योंकि इस सरकार की भी कुछ दिक्कतें हैं । सड़कें बनाने के लिये जमीन के एक्वीजिशन में भी दिक्कतें आती हैं । कुछ लोग झगड़े में चले जाते हैं, या कोर्ट में चले जाते हैं । तो सड़क अगर कोई बनेगी वह तो एक स्थान पर ही बनेगी जिसके लिये जमीन चाहिये और अगर जमीन वाला ही नाराज हो जाता है और इधर उधर भाग दौड़ करने लगता है तो फिर उसमें भी कुछ समय लग जाता है । लैंड एक्वीजिशन का मामला होता है और उसके अलावा और भी मेटिरिअल आदि में दिक्कत होती है जिसका कि आगे चल कर पता चलता है । कहने का मतलब यह है कि जहां तक लैप्सेज की बात है, पी० डबल्यू० डी० को केवल अपनी बिल्डिंग्स ही नहीं बनानी होती हैं, बल्कि और विभागों की बिल्डिंग्स भी बनानी होती हैं, जैसे मेडिकल डिपार्टमेंट है एजूकेशन डिपार्टमेंट है, और यू० पी० सरकार के अन्तर्गत जितने अन्य विभाग हैं पी० डबल्यू डी० के अलावा । यह माना जा सकता है कि सब जगह रुपया लैप्स होता है इसलिये यह कहना कि इस विभाग में ज्यादा तादाद में लैप्स होता है या सरकार ने उसका यूटिलाइजेशन नहीं किया, यह बात सही नहीं है । जो कार्य प्रथम पंचवर्षीय योजना में होने थे और वे नहीं हो पाये तो उनका पैसा लैप्स नहीं हुआ बल्कि प्रथम पंचवर्षीय योजना का वह कार्य द्वितीय योजना में और द्वितीय योजना के काम तृतीय में हुये हैं और होंगे । यह कहना कि बहुत बड़ी संख्या में रुपया इस विभाग में लैप्स होता है ठीक नहीं है ।

कल भी और आज भी यहां विशेष रूप से वर्कचार्ज के बारे में कहा गया । जो सरकार यहां ठीक बैठी है या जो यहां उसके प्रतिनिधि बैठे हैं क्या वह यह महसूस नहीं करते कि हमें उनको सहूलियत देनी चाहिये ? इस तरह के प्रश्न बहुत बार उठाये जा चुके हैं और जब दफा ५२ पर बहस हो रही थी उस समय भी बहुत साफ तौर से निवेदन कर दिया गया था कि चाहे हम इरिगेशन विभाग को लें या एलेक्ट्रिसिटी विभाग को लें जहां कि इस तरह का प्रश्न आता है वहां सब जगह वर्क चार्ज की फाइनेंशियल रूल्स में एक परिभाषा है और उसके अनुसार जो कर्मचारी वर्क चार्ज में रखे जाते हैं वह जब तक वह प्रोजेक्ट चलती है तब तक के लिये काम करते हैं और जब वह समाप्त हो जाती है और उस समय दूसरे जिलों में भी कहीं कोई प्रोजेक्ट नहीं होती तो उन कर्मचारियों को किस तरह से रखा जा सकता है । यह केवल पी० डब्लू० डी० की ही समस्या नहीं है बल्कि यही प्रश्न इरिगेशन विभाग व एलेक्ट्रिसिटी विभाग के साथ भी है जैसे आजकल रिहंड डैम बन रहा है, ५–१० साल लगेंगे, बहुत बड़ी तादाद में

लोग वहां काम कर रहे हैं लेकिन जो लोग वहां डेली वेजेज पर काम करते हैं और जब वहां काम नहीं रहेगा तो उनका रखना बहुत कठिन होगा। हालांकि जहां तक पी० डब्लू० डी० का संबंध है और उस के संबंध में जो मेरे पास आंकड़े हैं उनको देखने से यह मालूम होता है कि वर्क चार्ज में जो लोग काम करते हैं उनकी सर्विसेज कोई बहुत ज्यादा टरमिनेट नहीं हुई हैं और उनको एक काम खत्म होने पर कहीं न कहीं किसी न किसी प्रकार से लगाया गया है। इसलिये सरकार को उनके साथ हमदर्दी है लेकिन कभी-कभी सवाल यह होता है कि यह सवाल एक, दो या सौ कर्मचारियों का नहीं है और अगर काम न हो तो उन कर्मचारियों के लिये पैसा कहां से आये। अगर पैसे का सवाल न हो तो क्या यह सरकार उनसे हमदर्दी नहीं रखती, क्या वह चुप बैठने वाली है ? मैं आपको बता सकता हूं कि उस वक्त से आज तक फिर भी उनको बहुत सी सहूलियतें दी गई हैं और उनके प्रश्न पर बराबर बहुत एक्टिवली सरकार ने गौर किया है, वह बराबर सोचती रहती है कि वर्क चार्ज के कर्मचारियों को किस तरह से सहूलियत दी जाय और उनका इंतजाम किया जाय। सरकार उन से हमदर्दी जरूर रखती है लेकिन उसके पीछे उसकी लिमिटेशन्स भी हैं। कौन सा ऐसा व्यक्ति होगा जो उन गरीब कर्मचारियों से हमदर्दी न रखता होगा ? क्या केवल उधर के बैठने वाले ही उनसे हमदर्दी रखते हैं ? क्या हम मजदूरों में पैदा नहीं हुये हैं ? उन लिमिटेशन्स के अन्दर रहकर ही हमें काम करना है और जो कायदे कानून बने हैं उनके हिसाब से ही चलना पड़ता है। जहां तक वर्कचार्ज की परिभाषा के अन्दर सहूलियतें दी जा सकती थीं वह दी गई हैं और मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि हमने इस संबंध में ५० प्रतिशत कामयाबी हासिल की है और उनको सहूलियतें देने की कोशिश की है।

भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में बहुत सी बातें कही गयीं। यह एक बहुत व्यापक शब्द है और भ्रष्टाचार भ्रष्टाचार कहना बहुत आसान होता है। यह मैं मानता हूं कि कोई दूध का धोया नहीं है और हमारे समाज का यह दोष है। देश को आजाद हुये काफी समय हो गया लेकिन अभी यह चीज हमारे यहां कम नहीं हुई है। हमारे इंजीनियर साहबान भी कोई इंगलैण्ड या अमरीका के रहने वाले नहीं हैं, वह भी इस व्यापक समाज के ही अंग हैं और अगर मैं यह आंकड़े प्रस्तुत करूं तो आप ताज्जुब करेंगे कि जो हमारे पास रिपोर्ट है, जहां तक कर्मचारियों का संबंध है पहली मार्च से लेकर फरवरी, ६१ तक ७२ या ७३ आदमियों के खिलाफ भ्रष्टाचार या गड़बड़ी या कोई ओवर पेमेन्ट किया है उसके बारे में या कोई और इस तरह की बात है उसके बारे में कार्यवाही चल रही है। कहीं सस्पेंड हुये हैं और कहीं कुछ और हुआ है। अगर वह लिस्ट देखी जाय तो उसमें एस० ई० १ है, एक्जीक्यूटिव इंजीनियर ५ हैं, असिस्टेंट इंजीनियर २४ हैं, ओवरसीयर २७ हैं, सुपरिन्टेन्डेन्ट २ हैं, स्टोरकीपर ५ हैं, क्लर्क ६ हैं और चौकीदार १ है। इस प्रकार से ७१ व्यक्ति हैं जिन पर कार्यवाही चल रही है। अगर हम गेजेटेड या नान-गजेटेड को देखें तो सन् ४७ से लेकर ६१ तक जिन कर्मचारियों के खिलाफ कार्यवाही की गई है उनमें गजेटेड १२६ हैं जिनमें सब प्रकार के व्यक्ति हैं, जिनमें से ९ का डिसमिसल या सर्विस का टरमीनेशन हुआ है, ५ के इंक्रीमेंट रुके हैं, ३ का रिवर्शन हुआ है, ४६ का सेंसर हुआ है, १३ आदमी छूट गये, २ आदमियों के इस्तीफे मंजूर हुये, १ आदमी का कम्पलसरी रिटायरमेंट किया गया, ४ आदिमियों से रिकवरी इत्यादि की गई है और ४३ केसेज पेंडिंग हैं। नान-गजेटेड में २३९ कर्मचारियों में से ४७ के डिसमिसल और टर्मीनेशन आफ सर्विस हैं, ४५ के इंक्रीमेंट रुके हैं, २ का रिवर्शन हुआ है, ५६ का सेंसर हुआ है, १९ छूट गये, २ के इस्तीफे मंजूर हुये, २ का कम्पलसरी रिटायरमेंट हुआ, १ की तनख्वाह में कमी हुई, १३ से रिकवरी जो सरकारी धन का दुरुपयोग किया गया उसकी हुई, ५२ केसेज पेंडिंग हैं। तो मान्यवर, भ्रष्टाचार के बारे में चारों तरफ चर्चा हुई लेकिन इधर के बैठने वाले हों या उधर के बैठने वाले हों यदि किसी खास बिल्डिंग के बारे में या किसी खास रोड के बारे में कोई शिकायत करते हैं तो

[श्री धर्मसिंह]

हमेशा इस बात की कोशिश की जाती है कि उसकी जांच की जाय और जांच करने के बाद उसमें उचित कार्यवाही की जाती है ।

मान्यवर, समय की कमी की वजह से ज्यादा नहीं कहना चाहता लेकिन एक बात यह कही गई कि इस प्रदेश का जो टेक्निकल सेल है वह कोई काम नहीं कर रहा है, उससे किसी तरीके से प्रगति नहीं हुई है । एक थोड़ी सी यह गड़बड़ी रहती है कि टेक्निकल सेल ठीक कहता है या पी० डब्लू० डी० के लोग ठीक कहते हैं लेकिन पिछले दो सालों में जो इसने रिकवरी वगैरह मंजूर की है वह करीब ८.४० लाख की है । रिकवरी वगैरह के बारे में जो बहस हुई कि बिल्डिंग खराब है या अच्छी है तो ३.८२लाख रुपया विभाग ने रिकवरी का मंजूर किया है और बहुत से मामले अन्डर डिस्कशन हैं । १७ मामले, जिनकी लिस्ट मेरे पास है जहां कि अगर बिल्डिंग चू गई है, काम ठीक नहीं हुआ है, सीमेंट कम लगी है इत्यादि, उनके बारे में कार्यवाही की जा रही है । लिहाजा यह कहना कि टेक्निकल सेल की कोई उपयोगिता नहीं है....

एक सदस्य---टैक्निकल सेल (cell) क्या है ?

श्री धर्मसिंह---टैक्निकल सेल अलग से एक आर्गेनाइजेशन है जिसमें टेक्निकल आदमी हैं और जिसके द्वारा जांच होती है । इसके साथ ही साथ बहुत से माननीय सदस्यों ने यह कहा कि साहब उधर के बैठने वालों का जहां तक सम्बन्ध है उनके इलाकों में सड़कें नहीं बनाई गईं और इधर के बैठने वालों की सड़कें बनीं । लेकिन ऐसी बात नहीं है । प्रदेश की थर्ड फाइव ईयर प्लान बनने के पहले छानबीन की गई । बहुत से लोगों ने शिकायत की कि हमारे जिले में कोई भी सड़क नहीं है । जो स्टार-प्रिडफारमूला रखा गया है उसमें ३१ जिले ही हैं और उसी के आधार पर जो उसमें स्पिल ओवर सड़कें हैं उनको लिया गया । फिर जो सड़कें बनती हैं उन पर अमीर आदमी भी चलता है, गरीब भी चलता है । एक एक जिले में जा कर देखा गया है । अन्तरिम जिला परिषदों की मीटिंग की गई और जिन सड़कों के बारे में अन्तरिम जिला परिषदों ने सिफारिश की है उन्हीं को लिया गया है । हां अगर कोई ऐसी सड़क है जो ३५ मील लम्बी है, एक टुकड़ा इधर बन गया है और एक टुकड़ा उधर बन गया है और बीच का २ मील का टुकड़ा है और वह नहीं बना है तो उसे मुमकिन है ले लिया गया हो, लेकिन किसी को फेवर किया गया है ऐसी बात गलत है । जो सिद्धान्त बना दिया गया है उसी के आधार पर, अन्तरिम जिला परिषद् की सिफारिश पर ही काम किया गया ।

जहां तक ठेकेदारी का सम्बन्ध है उसकी काफी नुक्ताचीनी की गई । सरकार तो चाहती है इस प्रथा को समाप्त करना । लेकिन कितनी कोआपरेटिव सोसाइटीज तैयार हैं जिनके द्वारा यह काम हो ? मैं सदन की इत्तिला के लिये बताना चाहता हूं कि पिछले साल यह नियम बनाया था कि दो हजार रुपये तक बिना टेंडर दिये कोआपरेटिव सोसाइटीज को ठेका दिया जायगा और अब यह नियम बना दिया है कि साढ़े सात हजार तक दे सकेंगे । लेकिन उसमें टेक्निकल आदमियों की जरूरत होती है । सड़क खराब हो गई तो कोआपरेटिव सोसाइटी को पकड़ा जायगा । लेकिन उनके पास टेक्निकल आदमी नहीं हैं । फिर पैसे की जरूरत होती है जो उनके पास है नहीं । वैसे सरकार चाहती यही है कि यह ठेकेदारी की प्रथा समाप्त हो ।

यह भी कहा गया कि हमारी द्वितीय पंचवर्षीय योजना समाप्त हो गई और उसमें कोई कार्य नहीं हो पाया । जब प्रथम पंचवर्षीय योजना ली गई थी तब १,०५१ मील मेटल रोड्स थीं और दूसरी पंचवर्षीय योजना के समय पर ११,५३४ मील सड़कें हो गईं और इस तरह से १०,४९३ मील का माइलेज अधिक हुआ ।

इसके अलावा प्रदेश के पुलों की बाबत मैं कुछ अर्ज कर दूं । ऐसा भी होता है कि सड़क तो बन गई लेकिन बीच में पुल पड़ जाता है । बगैर पुल के वह सड़क बेकार हो जाती है । तो प्रथम पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत २६ पुलों को लिया गया था जिनको ९६ लाख रुपये व्यय करके समाप्त किया गया । द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत ११८ पुलों को लिया गया

जिनमें ३० पैनटून पुल थे । इनमें से दिसम्बर, १९६० तक ५३ पुल बन कर तैयार हो गये और बाकी ३५ ब्रिज ऐसे हैं जिनमें ७५, ८० और ९० फीसदी काम हो गया है और कुछ पर काम होने जा रहा है । जहां तक तृतीय पंचवर्षीय योजना का सम्बन्ध है, इसको देखते हुये कि हमारी पापुलेशन बिखरी हुई है, प्रदेश बहुत बड़ा है, पैसा हमको कम मिला है, इसमें दो रायें नहीं हैं । लेकिन वह हम लोगों के बस की बात नहीं है । यदि हमने मांगा न होता या उसमें कोई शिथिलता दिखलाई होती तब तो हमारा कसूर हो सकता था, लेकिन ऐसी बात नहीं है ।

एक बात की खासतौर से शिकायत की गई कि जो ब्रिज दो, तीन साल में बन कर तैयार हो जाने चाहिये थे उनमें अधिक समय लगता है । यह हम मानते हैं, लेकिन इसकी वजह है । हमारे सामने कोयले की कमी है, सीमेंट की कमी है, लोहे की दिक्कत है, इसके अलावा एक्वीजीशन के मामलात हैं । तो इस तरह की दिक्कतें हैं जिनकी वजह से कुछ देर जरूर हो जाती है । फिर भी यह हो सकता है कि कुछ करप्शन इस डिपार्टमेंट में हो, मैं उससे इन्कार नहीं करता, लेकिन मैं यह दावे के साथ कह सकता हूं कि आजादी के बाद इस प्रदेश में पी० डब्ल्यू० डी० के द्वारा जो काम हुआ है उसको हम आज भले ही महसूस करें या न करें लेकिन हमारी आने वाली जनरेशन बतायेगी कि वास्तव में इस प्रदेश में कितना काम हुआ है ।

मैं अधिक समय न लेता हुआ इन शब्दों के साथ माननीय विष्ट जी ने जो कटौती का प्रस्ताव पेश किया है उसका विरोध करता हूं ।

*आचार्य दीपंकर (जिला मेरठ)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इस अनुदान के १८–१९ करोड़ रुपये में से मैं यह समझता हूं कि करीब साढ़े ६ करोड़ रुपया मेन्टिनेन्स पर खर्च होता है और करीब सवा करोड़ रुपया इस विभाग में काम करने वाले जो कर्मचारी हैं उनकी तनख्वाहों पर खर्च होता है । इस वजह से यदि यह बात कही जाय कि विभाग में काम करने वाले कर्मचारियों को मुस्तकिल करने में सरकार के सामने कोई ऐसी कठिनाई है तो यह मेरी समझ में नहीं आता । पिछली मर्तबा एक प्रश्न का उत्तर देते हुये माननीय मंत्री जी ने यह बात स्वीकार की थी कि करीब २५ हजार कर्मचारी ऐसे हैं जो वर्क चार्ज स्टाफ कहलाते हैं और बाकी ५ हजार कर्मचारी ऐसे हैं जिनमें सहायक अभियन्ता, अधिशासी अभियन्ता, ओवरसियर आदि अभियन्ता वर्ग और इनके अलावा दफ्तरों में काम करने वाले कर्मचारी लोग शामिल हैं । यदि इन २५ हजार और ५ हजार कर्मचारियों की संख्या को हर महीने के ऊपर विभाजित करके देखा जाय तो पूरे १२ महीने में इन ३० हजार कर्मचारियों में मुश्किल से ४–५ हजार कर्मचारियों का हेरफेर होता होगा, यानी बरसात में कुछ कर्मचारी बढ़ जाते हैं और बाकी वर्ष के ८ महीने कर्मचारियों की संख्या करीब करीब समान रहती है । अलावा इसके एक जगह जो कर्मचारी काम करते हैं उस काम के पूरा होने के बाद जब दूसरी जगह काम शुरू होता है तो वहां पर उन्हीं कर्मचारियों को, यदि सबको नहीं तो उनकी एक बहुत बड़ी तादाद को, स्थानान्तरित किया जा सकता है । माननीय धर्मसिंह जी ने यह बात दोहराई कि इन कर्मचारियों के प्रति हमदर्दी खाली विरोधी पक्ष के सदस्यों को ही नहीं है बल्कि उनको भी है और उन्होंने इस बात को व्यक्तिगत प्रश्न बनाते हुये कहा कि वे खुद मजदूरों में पैदा हुये थे । जहां तक मेरा प्रश्न है, मैं समझता हूं कि मेरे और मेरे जैसे सोचने वाले प्रत्येक व्यक्ति के लिये जो माननीय सदस्य मजदूर वर्ग में पैदा हुये हैं वे हम सभी लोगों के लिये विशेष रूप से श्रद्धा के पात्र हैं, लेकिन किसी अच्छी जगह पैदा होने से ही यह बात नहीं मानी जा सकती कि उनके दिल में मजदूरों के लिये सचमुच उतनी ही हमदर्दी भी होगी । मैं इस वजह से व्यक्तिगत लेवल पर यह बात कहता हूं कि पिछले ८–१० वर्षों के अरसे में हर एक विभाग में मंत्री जी ने यह कोशिश की है कि उनके विभाग में रहने वाले कर्मचारियों को ज्यादा से ज्यादा सहूलियत यदि न दे सकें तो स्थाई करने की तो सहूलियत जरूर दें परन्तु यह विभाग

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया ।

[आचार्य दीपंकर]

इस मामले में सब से ज्यादा निकम्मा है और वर्कचार्ज स्टाफ टैम्पोरैरी बनाकर पंगु बना रखा है बल्कि आप देखें तो मालूम होगा कि किस प्रकार से अभियन्ताओं को भी पंगु बनाया हुआ है । मिसाल के तौर पर जो चार्ट पेश किया गया है वह बहुत लम्बा चौड़ा है और मुख्य अभियन्ता ने बड़ी मेहनत से तैयार किया होगा । इसको देखने से मालूम होगा कि अधिशासी अभियन्ताओं में ६८ मुस्तकिल हैं और ५० कम से कम ऐसे हैं जो अब भी टैम्पोरैरी हैं । इसी प्रकार से सहायक अभियन्ता २३३ मुस्तकिल किये जा सके हैं और २५५ टैम्पोरैरी हैं । ओवरसियरों की संख्या एक हजार है जिनमें से ६०० टैम्पोरेरी हैं । उन लोगों की बात छोड़िये जो एस० ई० हैं जो पूरी की पूरी स्कीम के ब्रेन कहे जाने चाहियें, उनमें भी एक तिहाई टैम्पोरैरी हैं। इसके अलावा जो मुख्य अभियन्ता के कार्यालय में कर्मचारी काम करते हैं और उनका पी० ए० भी अधिशासी अभियन्ता के ग्रेड का होता है तो वह भी बहुत से टैम्पोरैरी हैं । जब उनकी यह हालत है तो जो वर्कचार्ज स्टाफ है जो देहात से आता है और भर्ती किया जाता है उसकी हालत आसानी से समझी जा सकती है ।

मान्यवर, टैम्पोरैरी होने की वजह से गैंगमैन, मेट, और सड़कों के कर्मचारियों की हालत वही है जो मध्यकालीन युग में दासता की हालत थी। चाहे ओवरसियर हो, चाहे इंजीनियर हो और चाहे दूसरे बड़े बड़े इंजीनियर्स हों वे सब उनके साथ वैसा ही व्यवहार करते हैं जो घरेलू नौकरों के साथ किया जाता है, यानी गुलामों जैसा व्यवहार होता है । सड़क बने या न बने इस बात पर उनका रखा जाना मुनहसिर नहीं करता है बल्कि इस बात पर मुनहसिर रहता है कि वह उनकी गुलामी करने के लिये तैयार हैं या नहीं । इसी पर वह आयन्दा भी काम पा सकते हैं ।

आज बीसवीं शताब्दी में, सभ्य समाज में और डैमोक्रैसी के इस युग में इस तरह से कर्मचारियों के साथ दुर्व्यवहार हो यह लज्जा की बात है और मंत्रीजी लज्जित होते हैं या नहीं, इसका मुझे पता नहीं है । लेकिन लज्जा नहीं है और ढीठ हैं । इसलिये जाहिर होता है कि उनके मुंह से कभी नहीं निकलता कि वह अपने विभाग में कोशिश करेंगे कि ज्यादा से ज्यादा स्थाई बनाये जायं बल्कि सफाई देते हैं कि यह नहीं किया जा सकता है । उनका सहयोगी विभाग सिंचाई विभाग है, वहां पर भी यह स्टाफ था और मैं मंत्री जी को बधाई देता हूं कि पिछले समय में भी सिंचाई विभाग उन्हीं के पास था और करीब ५० परसेंट लोग टेम्पोरैरी थे तो उनकी सेवाओं में सुधार हुआ है लेकिन यह विभाग ऐसा है जो आज भी दासता कायम रखे हुये है ।

मैं यह अर्ज करना चाहता हूं कि जहां तक भ्रष्टाचार तथा दूसरी चीजों का संबंध है तो जैसे इस विभाग के सेवा नियम और वेतन प्रणाली हैं उनको देखते हुये इसमें भ्रष्टाचार ही हो सकता है। अगर सरकार इधर ध्यान नहीं देगी तो यह दूर नहीं हो सकता है । मिसाल के तौर पर ओवरसियर स्कीम का पांव है और उसी के सहारे सारी स्कीम चलती है, उसकी तनख्वाह केवल १२० रुपये है और सहायक अभियन्ता जो अग्रणी काम करने वाला है उसका वेतन ३०० रुपये है और उसके बाद चीफ इंजीनियर की तनख्वाह २००० रुपये होती है । मैं कहना चाहता हूं कि दौरे के लिये जब सहायक अभियन्ता या अधिशासी अभियन्ता जाता है तो इन दौरों का खर्चा जो होता है उसका बोझ किस पर पड़ता है ? ओवरसियर के ऊपर पड़ता है । अगर अधिशासी अभियन्ता किसी बड़े शहर में जायेंगे तो ६ रुपये भत्ता मिलेगा, बीच के शहर में जायेंगे तो साढ़े चार रुपये भत्ता मिलेगा और उससे छोटे शहर में जायेंगे तो तीन रुपये भत्ता मिलेगा । जैसे ही पहुंचे ठहरने और मुर्गियों का आर्डर हो जाता है । यह ओवरसियर की जेब से जाता है । ओवरसियर ठेकेदार से लेता है और ठेकेदार सीमेंट से लेता है । इस प्रकार से जब तक पूरा का पूरा ढांचा नहीं बदला जाता तब तक सार्वजनकि निर्माण विभाग से भ्रष्टाचार नहीं दूर किया जा सकता ।

अब मैं स्थानीय प्रश्नों की तरफ भी जाना चाहता हूं क्योंकि वह भी जनप्रतिनिधि होने के नाते जरूरी हो जाता है । इस पुस्तक को पढ़ने से पता चला कि पुराने जो वायदे थे वह तो मंत्री जी ने फिर से दोहरा दिये हैं । मेरठ–सर्धना सड़क पर यमुना पर एक पुल बनाना था । मुजफ्फरनगर जिले में तहसील कैराना में काबड़ौत के पास पुल है । उस पुल के गिर जाने की वजह

से मुजफ्फरनगर की दो तहसीलों में जबरदस्त असंतोष पैदा हो गया है क्योंकि एक तरफ व्यापार का केन्द्र शामली है और उस तरफ बुढ़ाना है। अब दूसरी तरफ घूम कर मुजफ्फरनगर को जाना पड़ता है। यह पुल भी दो वर्ष से टूटा पड़ा है। बार बार जिला अधिकारियों का इसकी तरफ ध्यान खींचा गया। लेकिन अब तक उस पुल को बनाने की इच्छा जाहिर नहीं हुई। मैं मंत्री जी से अर्ज करना चाहता हूं कि काबड़ौत के पास पुल का निर्माण कम से कम ८ लाख जन संख्या के लिये बहुत जरूरी है।

एक बड़ा पुराना कस्बा है कोताना, उससे लेकर बड़ौत होते हुये मेरठ जाने वाली सड़क के लिये बार बार आश्वासन दिया गया। लेकिन उस सड़क के बनने का जिक्र अब तक इस पुस्तक के अन्दर सामने नहीं आया है। मैं इसी प्रकार के अन्य प्रश्नों की तरफ सरकार का ध्यान खींचना चाहता हूं लेकिन अब मैं जो मूलभूत प्रश्न है, सार्वजनिक निर्माण विभाग में बढ़ता हुआ भ्रष्टाचार, उसके बारे में ज्यादा न कह कर केवल एक ही बात कहना चाहता हूं। अभी पीछे माननीय धर्मसिंह जी ने एक बात कही थी। टेक्निकल आडिट सेल की उपयोगिता के सम्बन्ध में विरोधी पक्ष के एक माननीय सदस्य ने कुछ कहा था। उन्होंने कहा कि बड़ी उपयोगी स्कीम है। मैं अर्ज करना चाहता हूं कि कुछ समय पहले इसको सबसे पहले कैलाश प्रकाश जी ने कहा था। उसके बाद इस सरकार ने इस प्रश्न पर सोचा और इसकी स्थापना की। जहां ठेकेदारों को दोष दिया जाता है, वहां मैं यह कहना चाहता हूं कि ठेकेदारों का शोषण इंजीनियर करते हैं, और ठेकेदार समाज का शोषण करते हैं। इंजीनियर ऐसे हथकंडे इस्तेमाल करते हैं जो अक्षम्य हैं। मिसाल के तौर पर उनका पेमेंट जानबूझ कर रोका जाता है। ठेकेदार अपनी सारी की सारी कमाई लगा कर एक जगह पर सड़क या भवन का निर्माण करता है, उसका पेमेंट रोका जाता है, और उसको परेशान किया जाता है ताकि तंग आ कर वह कुछ न कुछ भेंट पूजा करें। उनको डिमारेलाइज किया जाता है। इस वजह से मांग की गई थी कि उन ठेकेदारों को भी सहायता करने के लिये कोई एजेंसी बननी चाहिये। मान्यवर, यह एजेंसी बनी। मगर यह एजेंसी कमबख्त उल्टी ठेकेदार पर एक नया अंकुश ले कर पैदा हो गई। वह कहते हैं कि इतना हिस्सा ओवरसियर को देते हो, इतना हिस्सा अधिशासी अभियन्ता को देते हो, तीसरा हिस्सा मेरे लिये निकालो, नहीं तो सारा मामला बिगड़ जायगा। भ्रष्टाचार का बार बार खंडन करने से उसका महत्व कम नहीं हो जाता है। इस युग में जो पुराने राजा थे वह तो कंगाल हो गये लेकिन बीसवीं सदी का जो नया राजा है और जो पूरे भ्रष्टाचार की खूराक खाकर पलता है, उसकी जितनी निन्दा की जाय वह थोड़ी है। इन शब्दों के साथ मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूं कि इस विभाग के सम्बन्ध में जल्द से जल्द नियम बनने चाहिये और सर्विस रूल बनने चाहिये साथ ही साथ इस विभाग के कर्मचारियों को दास न समझा जाय और उनको स्थायी बनाने की सहूलियत देने का कोई तरीका सोचा जाना चाहिये।

श्री रामप्रसाद नौटियाल (जिला गढ़वाल)--उपाध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्तुत अनुदान का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। मान्यवर, कुछ जिले ऐसे हैं जहां पर कृषि योग्य भूमि तथा उद्योग धन्धे भी हैं और साथ ही आवागमन के साधन भी हैं किन्तु जिस जिले गढ़वाल के सम्बन्ध में मैं निवेदन करना चाहता हूं वहां पर इस सब में से कुछ नहीं है। सार्वजनिक निर्माण विभाग की सड़कों के सम्बन्ध में और दूसरे कामों के विषय पर इस सदन में कल से आज तक काफी चर्चा हो चुकी है। मुझे तो खासतौर से आपके द्वारा गढ़वाल जिले के पिछड़े भूभाग की तरफ माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना है। इसमें कोई शक नहीं है कि उनके कार्यकाल में गढ़वाल जिले में बहुत से काम हुये हैं। जैसे कि सड़कों के और दूसरे निर्माण के काम पहले की अपेक्षा अधिक हुये हैं। जिस तरह से अंग्रेजों ने उस जिले को पिछड़ी हुई स्थिति में रखा उसको देखते हुए वहां सब से अधिक काम करने की आवश्यकता है। ठेकों पर काम कराने का जो

[श्री रामप्रसाद नौटियाल]

तरीका है वह बहुत पुराने जमाने से चला आता है और तब ही से उसकी शिकायत भी है। इस सदन में कल से भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में बहुत सी चर्चा चली आ रही है। मैं यह समझता हूं कि भ्रष्टाचार तब तक रहेगा जब तक ठेकेदारी सिस्टम कायम रहेगा। इसलिये मैं सरकार का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि जिस तरह से स्वतन्त्र मुल्कों में बड़ी-बड़ी, फर्म होती हैं और वे फर्म ही उन देशों में रचना और निर्माण का काम करती हैं उसी प्रकार से हमारे मुल्क में भी इस प्रकार की व्यवस्था होनी चाहिये जिससे यह सिस्टम न रहे। जिस तरह से पी० डब्लू० डी० का काम दूसरे मुल्कों में चलता है उसी प्रकार की प्रथा यहां भी होनी चाहिये। यह सरकार के लिये शोभा की बात नहीं है कि इस विभाग के ऊपर बराबर इस प्रकार से भ्रष्टाचार के आरोप लगें। इससे यह होता है कि दूसरे विभागों पर भी असर पड़ता है। हमने अक्सर देखा है कि जैसे प्लानिंग या दूसरे विभाग हैं जो आज निर्माण के, रचना के काम में लगे हुये हैं वह भी अब इस विभाग से ऐसी बात सीखने लगे हैं। वह भी कहते हैं कि पी० डब्लू० डी० में १० प्रतिशत चलता है। जो लोग बिना लिये काम करने वाले हैं वह भी यह जानकर बिना लिये काम नहीं करते हैं और भले लोगों के ऊपर भी इसका असर पड़ता है। मेरे कहने का मतलब यह है कि यहां पर इस चीज की चर्चा नहीं होनी चाहिये और अगर होती है तो उसके निवारण का प्रबन्ध भी होना जरूरी है। मुझे यहां पर ८, १० वर्ष होने जा रहे हैं। मैं तब से देखता हूं कि हर एक वर्ष इस पी० डब्लू० डी० के बजट पर बड़ी आलोचना होती है और खासतौर से आगे के लिये कोई सुधार नहीं किया जाता है। मुल्क के अन्दर इस प्रकार का भ्रष्टाचार यदि जारी रहे और उसका रोकथाम के लिये कोई प्रबन्ध न हो तो यह सरकार के लिये और जनता के लिये, मैं समझता हूं, अच्छी चीज नहीं है।

जैसा कि सरकार की तरफ से एक आर्थिक महत्व के कार्यों की घोषणा हुई थी कि आर्थिक महत्व के कामों को अब सहकारी समितियों के द्वारा कराया जायगा जिससे भ्रष्टाचार दूर हो तो उसके लिये बहुत से प्रयत्न किये गये। हमने भी इसके लिये बहुत प्रयत्न किया और अपने जिले में सहकारी श्रमिक समितियों को कायम किया। यह खुशी की बात है और माननीय मंत्री जी बधाई के पात्र हैं कि उन्होंने कुछ काम उनको दिया लेकिन मैं सत्य कहता हूं कि सार्वजनिक निर्माण विभाग के अफसरों ने उसको सफल नहीं होने दिया। उनकी यह इच्छा नहीं है कि इस प्रकार से श्रमिक सहकारी समितियां सफल हों। उसमें हर प्रकार से अड़चन डालने का प्रयत्न किया गया है। जो लोग उसमें काम करने वाले थे उनको अलग बुला कर बरगलाने की कोशिश की गई जिससे वह लोग अपने लक्ष्य से टूट जायं। जिन लोगों ने समितियों के द्वारा काम लिया है उन लोगों के काम को होने नहीं दिया गया है। फिर भी हम लोगों ने अपने जिले में बहुत से निर्माण के काम कराये और सड़कों का निर्माण कराया। उदाहरण के लिये मरचूला बैजरो मोटर रोड पर हमने २६ मील की सड़क तैयार की है। जब वहां असिस्टेंट कमिश्नर, मिस्टर बैजनाथ देखने गये तो उन्होंने कहा कि मिस्टर नौटियाल, मैंने चीन, रूस आदि की रोड्स के बारे में पढ़ा है, लेकिन जिस प्रकार गढ़वाल के लोगों ने इस सड़क का निर्माण किया है वह हमारे देश के लिये एक उदाहरण है। लेकिन यह सब होते हुए भी वह २६ मील की सड़क जो हमने बनायी, उसका पी डब्लू० डी० के ओवरसियरों ने कहीं १० फिट ऊंचा एलाइनमेंट कर दिया और कहीं १० फिट नीचा और इस तरह उसका अधिक से अधिक रुपया उन लोगों के पेट में चला गया। जो जनता ने श्रम किया था वह सब रिश्वतखोर हाकिम के पेट में चला गया और मुनाफा ठेकेदारों की जेब में चला गया। इस प्रकार की बातों से जनता का उत्साह और दिल टूट जाता है।

इसी प्रकार सल्ड महादेव एक जगह है। वहां के लिये एलाइनमेंट पी० डब्लू० डी० द्वारा किया गया था, लेकिन उसमें भी एलाइनमेंट बदल दिया जाता है और सरकार का एक लाख रुपया बर्बाद कर दिया जाता है। लेकिन बाद को गाड़ियां उसी जनश्रम से बनी सड़क पर चलती हैं कि जो पहले श्रमदान द्वारा लोगों ने तैयार की थी। इस प्रकार टेक्निकल कहलाने वाले लोगों

द्वारा जो कार्य होते हैं उनसे इस देश का कल्याण नहीं हो सकेगा। मैं चाहूंगा कि अगर मैं गलत कह रहा हूं तो उसकी जांच कर ली जाय कि किस प्रकार वहां एक लाख रुपया बर्बाद कर दिया गया है। श्रमदान से जो सड़क बनी है उसी पर आज गाड़ियां चल रही हैं लेकिन फिर भी एक लाख रुपया खर्च किया गया है। राष्ट्र और देश के निर्माण के लिये जब हम आगे बढ़े हैं तो इस प्रकार की बात नहीं होनी चाहिये। आज हम को जरूरत है कि हमारे यहां सड़कें हों। कृषि, शिक्षा और व्यापार आदि की उन्नति के लिये आवश्यक है कि हमारे व्यापार केन्द्र एक दूसरे से मिले हुये हों। गाड़ियों की सड़कों बिना हम उन्नति नहीं कर सकते हैं। सड़कों का जाल समस्त प्रदेश में बिछना चाहिये ताकि लोगों को सुविधा मिल सके और यह तभी हो सकता है कि जब जनता के हृदय में इस विभाग के प्रति इज्जत और विश्वास हो, वह इसको अपना पूरा सहयोग दे सके। मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि जनता को इस विभाग पर भरोसा नहीं है।

बार्डर एरिया के बारे में भी मैं माननीय मंत्री जी से कुछ निवेदन करना चाहता हूं। अभी प्रताप सिंह जी ने कहा कि कुछ चर्चा इस सदन में है कि बार्डर में किस प्रकार काम हो रहा है। मैं यह जरूर चाहूंगा कि जिस तरह से मेरी दृष्टि में चीन की तरफ इन्तजाम किया जा रहा है उसी दृष्टि से और उसी तरह हमारे इधर भी प्रबन्ध होना चाहिये। उन्होंने वहां एयरोड्रोम तक बना लिये हैं और सीमा तक सड़कें ले आये हैं। हमारे यहां उस प्रकार के निर्माण नहीं हो पा रहे हैं। इसलिये मेरा सुझाव है कि यदि हम वास्तविक रूप में अपने देश और प्रदेश की सुरक्षा करना चाहते हैं तो उसके लिये वहां एक नेशनल मिलिशिया कायम की जाय जिसमें भूतपूर्व गढ़वाली सैनिक और दूसरे लोग जो बेरोजगार नौजवान हों उनके द्वारा सड़कों का निर्माण कराया जाय अथवा मिलिटरी द्वारा वे सड़कें बनवायी जायं ताकि समय आने पर स्वरक्षा हो सके। हमारी सड़कें जल्द से जल्द सीमा तक पहुंच जानी चाहिये। जिस गति से आज सड़कें बन रही हैं उससे यह विश्वास नहीं होता कि वे निकट भविष्य में पूरी हो पायेंगी।

मुझे दूसरा निवेदन यह करना है कि पिछले समय में बार्डर के जिलों से बहुत से ओवरसियर अपरेंटिसशिप के लिये लिये गये थे लेकिन आज उनकी नियुक्ति एक साल के बाद भी वहां हो नहीं पायी है। हम लोग गरीब हैं। बड़ी मुश्किल से लोग वहां पढ़ लिख पाते हैं और साल भर तक काम न मिले तो इस ओर भी माननीय मंत्री जी को ध्यान देना चाहिये और उन गरीबों के साथ जो अन्याय हुआ है उसको ठीक करना चाहिये।

श्री मोतीलाल अवस्थी (जिला कानपुर)--उपाध्यक्ष महोदय, सार्वजनिक निर्माण विभाग के सम्बन्ध में जो दो दिन से बहस हो रही है उसको मैंने ध्यान से सुना और सरकारी पक्ष की ओर से माननीय उपमंत्री द्वारा जो शब्द कहे गये उनको भी मैंने गौर से सुना। उन्होंने जो यह कहा कि हम डेविनकल आडिट सेल में कामयाब नहीं हुये तो मुझे दुःख हुआ। पी० डब्लू० डी० और आडिट सेल का क्या सम्बन्ध होना चाहिये, यह भी यह सरकार अभी तक तय नहीं कर पायी है। मुझे बड़ा आश्चर्य हुआ जब मैंने यह सुना कि ८.४ लाख रुपये की रिकवरी नहीं हो पायी। यह दिक्कत किस प्रकार हुई यह भी स्पष्ट नहीं है। हम अब तक यह नहीं समझ पाये कि वह किस प्रकार की रिकवरी है। क्या यह ओवर पेमेंट (Over Payment) है?

उपाध्यक्ष महोदय, पिछले ४ वर्षों में अनेक-अनेक तरीकों से यह कहा जाता रहा है कि इस विभाग में किस तरह से भ्रष्टाचार है और उसको किस तरह से दूर करना चाहिये। आज भ्रष्टाचार को दूर करने के लिये ज्यों-ज्यों प्रयत्न किया जाता है, त्यों-त्यों भ्रष्टाचार बढ़ता ही जा रहा है। यह बड़ी ही चिन्ता की बात है। सरकार की ओर से उसके लिये एक ही बात कही जाती है कि हमारा समाज ही भ्रष्टाचारों से भरा हुआ है और हम सभी उसी की जनरेशन्स हैं। इन शब्दों को कह कर वे सारी तोहमत अपने ऊपर ले लेते हैं। बहुत से आंकड़े भी बताये

[श्री मोतीलाल अवस्थी]

जाते हैं कि कहां-कहां किसके खिलाफ क्या कार्यवाही की गयी। जो सस्पेंड किये गये उनकी संख्या भी हमको बतायी गयी। लेकिन डिस्मिसल की संख्या इतनी कम क्यों है, यह समझ में नहीं आता। एक ओर हाई कमान्ड द्वारा कहा जाता है कि ब्लैक मार्केटिंग करने वालों को गोली से मार दो, दूसरी ओर हम इन लोगों को जिनका डिस्मिसल किया गया है, संख्या बहुत ही कम पाते हैं। मैं नहीं समझता कि इस तरीके से कैसे भ्रष्टाचार दूर हो सकेगा। इसके लिये तो हमें ड्रास्टिक ऐक्शन लेना होगा। जब तक आप भ्रष्टाचार करने वालों के खिलाफ कड़ी कार्यवाही नहीं करेंगे, भ्रष्टाचार दूर नहीं हो सकता। अब आगे आप इस बजट में देखेंगे कि हाईलीपेड आफिसरों और लो पेड कर्मचारियों की सैलरीज में कितना फर्क है। करीब ४ लाख रुपया ३५ हाई सैलरी वालों को पे किया जाता है और उनके नीचे जो ३ हजार कर्मचारी काम करते हैं उनको ३४ लाख रुपया दिया जाता है।

(इस समय १२ बजकर ५९ मिनट पर अधिष्ठाता, श्री जगदीशप्रसाद, पीठासीन हुये।)

उनके प्रोपोर्शन में एक से सौ तक का फर्क रखा गया है। पी० डब्लू० डी० में सब से नीचे के कर्मचारी का बेसिक वेतन २५ रुपये है। और विभागों के कर्मचारियों की तरह इस विभाग के छोटे कर्मचारियों के साथ भी न्याय होना चाहिये।

इसके अलावा आप देखें कि जो सड़कें बनाई जाती हैं वह भी सरकार ने जो स्टार एण्ड ग्रिड फार्मूला बना रखा है उसके मुताबिक नहीं बनाई जाती हैं। हर जिले में उसके अनुसार ही सड़क बनानी चाहिये। कितने मील यह जिला सड़क बनवा सकने का पात्र होगा और उसको देखते हुए जब हम यह देखते हैं कि सरकार के पास इस विभाग में इस योजना में रुपया कम से कम प्राप्त हो सका है और यह कहा जा रहा है कि जितने भी टार्गेट थे वह हमने पूरे कर लिए, हमें यह सन्देह होता है कि अब सरकार हाथ पर हाथ धर कर बैठने वाली है। अब आगे काम होता दिखाई नहीं देता। कम से कम प्लेन्स के जिलों में तो ऐसा ही दिखाई देता है। जब तक हमारे साथी प्रताप सिंह जी और नारायणदत्त तिवारी जी कोड़ा मारते रहेंगे तब तक इन पर्वतीय क्षेत्रों में रश और दौड़ धूप जारी रहेगी और उनका काम पूरा-पूरा होता दिखाई देता है और चीन का खतरा दिखा कर हर एक काम कामयाबी के साथ सार्वजनिक निर्माण विभाग कर रहा है लेकिन मैदानी हिस्से में सब जगह काम निल (न के समान) है। कहा जा रहा है कि स्टार-ग्रिड फारमूला के मुताबिक अब तो आप सरप्लस में चल रहे हैं। कानपुर की हालत सब से अधिक बिगड़ी हुई है। ५२ जिलों में उससे ज्यादा अभागा जिला कोई नहीं है। स्टार-ग्रिड के मुताबिक कहा जाता है कि २५९ मील बनने थे और अब तो ६९ मील और ज्यादा बढ़ गये।

लेकिन मैं जानना चाहूंगा मंत्री जी से कि उन्होंने जिला परिषदों के पास अपने स्पेशल आफिसर भेजे कि थर्ड प्लान में किस जिले में कितनी सड़कें बननी हैं। उन्होंने अन्तरिम जिला परिषद् की बैठकों में सबके विचार जाने और बहस को सुना और अन्त में कुछ फैसले भी किये कि तृतीय पंचवर्षीय योजना में कुछ सड़कों को इन जिलों में लेना चाहते हैं। कानपुर के एक प्रस्ताव को सर्वसम्मति से स्वीकृति दी गयी, प्रशंसा की गयी—डी० डी० अग्रवाल गये हुए थे और सिरसौल से घाटमपुर जहानाबाद जाने वाली सड़क उसमें शामिल कर दी गयी थी और १५-२० आवश्यकता के प्वाइंट्स को अप्लाई करके यह कहा गया था कि यह सब से आवश्यक बनायी जाने वाली सड़क है और प्रायरिटी में उसका नम्बर दो रखा गया। लेकिन पंचवर्षीय योजना में जब यह स्कीम मैंने देखी तो वह अबकी भी गायब है। एक भी सड़क कानपुर के लिए बनाना उचित नहीं समझा गया। अग्रवाल जी का प्रयास दिखावा था। क्या वह कानपुर वालों को मृग-तृष्णा में डालने के लिए किया गया था या धोखे में डालने के लिए था? कहा जाता है कि वहां की बात मत कीजिये, वहां सरप्लस है। जी० टी० रोड को छोड़ दीजिये, जहां १ मील पर सवा लाख खर्च किया जा रहा है, वहां मोटरें दोहरी, तिहरी चलायेंगे, लेकिन बाकी सड़कों की जरूरत नहीं है। सारा रुपया कानपुर के लिए जो अलाटेड है वह जी० टी० रोड के लिए ही है। यह सार्वजनिक निर्माण विभाग अगर

सचमुच ही प्लेन के जिलों के इतना विमुख जा रहा है तो किसानों को चाहिए कि इनकी तरफ से निगाह उठावें और अपने बल बूते पर जो चाहें करें। लेकिन वह कर भी क्या सकते हैं? श्रमदान से बनी हुई सड़कों को २६ लाख जो पहिले दिया, अब यह सरकार २ लाख देना चाहती है। श्रमदान की सड़कों को पक्का भी नहीं करेगी। १३२ डिस्पेंसरियों के बनाने के लिए ४३ लाख रुपया रखा था, लेकिन तीन साल से यों ही टलता रहा। १०२ अस्पताल रूरल एरियाज में बनने थे, लेकिन मैंने १९५९ में देखा, ६० में देखा, ६१ में देखा और ६२ में देखा, वह कहीं नहीं हैं। उनके बनने के लिए रुपया नहीं है, लेकिन डेढ़ करोड़ रुपये का मेडिकल कालेज बना तैयार है। एक कालेज शहर में बना दिया गया जहां गरीबों का जाना दुश्वार है।

(लाल बत्ती जलने पर)

श्रीमन्, मुझे दो-चार मिनट और दे दें।

श्री अधिष्ठाता––दो मिनट मिल जायंगे।

श्री मोतीलाल अवस्थी––श्रीमन्, यह सरकार अगर रूरल एरिया की तरफ ध्यान दे तो ज्यादा अच्छा हो। श्रमदान से बनी हुई सड़कों को सरकार पक्की कराने की व्यवस्था करें। सरकार की ओर से कभी कहा जाता है कि कोआपरेटिव सोसायटीज को काम नहीं दिया जायगा क्योंकि उनके पास टेक्निकल आदमी नहीं हैं। और आपके जो टेक्निकल आदमी हैं वह हमेशा लड़ते-भिड़ते रहते हैं। इसलिये हम अपना काम बिना टेक्निकल आदमियों के नहीं करवा सकते, न कच्चा न पक्का। फ्रंटियर पर चूंकि खतरा है इसलिये सारा ध्यान उधर चला गया है। चौथी या पांचवीं योजना तक प्लेन वालों को चुप होकर बैठना पड़ेगा। श्रीमन्, इस विभाग से विशेष तौर पर एक अपील करनी है कि हमारे जिले की घाटमपुर-सरसौल जहानाबाद सड़क की तरफ ध्यान दिया जाय। उसको मेटल रोड बनाना आवश्यक है ....

श्री अधिष्ठाता––समय समाप्त।

श्री अयोध्याप्रसाद आर्य (जिला देवरिया)––माननीय अधिष्ठाता महोदय, मैं आपका आभार प्रकट करता हूं कि मुझे भी आपने इस अनुदान पर बोलने का अवसर दिया। मैं माननीय सार्वजनिक निर्माण मंत्री द्वारा प्रस्तुत अनुदान का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। आदरणीय सदन में कल से इस अनुदान पर विवाद हो रहा है। विरोधी पक्ष की तरफ से माननीय विष्ट जी ने जो कटौती का प्रस्ताव रखा है उस पर तो मुझे बड़ी हंसी सी आती है। इस समय यदि वह यहां उपस्थित होते तो अच्छा रहता। उन्होंने कटौती का प्रस्ताव करते हुए सार्वजनिक निर्माण विभाग की तरफ से निर्माण की बहुत काफी मांग की। यदि उन्होंने कटौती के स्थान पर अधिक धन बढ़ाने की मांग की होती तो अच्छी बात होती। विरोधी पक्षों की तरफ से यहां पर तरह तरह की बातें कहीं जाती हैं लेकिन अगर सुझाव रूप में कुछ बातें आयें तो उससे प्रदेश और देश का कल्याण हो सकता है।

मान्यवर, कल प्रजा समाजवादी दल की तरफ से जो माननीय सदस्य बोले उनको सुनकर मुझे बड़ी प्रसन्नता हुई। मुझे ऐसा प्रतीत हुआ कि वास्तव में विरोधी दलों के सदस्यों का जो कर्तव्य है उसका उन्होंने यथावत पालन किया। उन्होंने अपने वक्तव्य में कहा कि केवल आलोचनायें और समालोचनायें करने से ही कल्याण नहीं हो सकता बल्कि विकास और निर्माण के कार्यों में सभी लोगों का सहयोग होना चाहिये। मैं आशा करता हूं कि उनके इस वाक्य से सभी माननीय सदस्य सबक लेंगे। उचित बातों के लिये ही इस सदन में बात होनी चाहिये न कि छिद्रान्वेषण या आलोचना के लिये। मान्यवर, स्वतंत्रता के बाद प्रान्तीय या केन्द्रीय सरकार का उद्देश्य यही है कि देश की विकास के कार्यों से, सार्वजनिक निर्माण के कार्यों से या कृषि के कार्यों से उन्नति की जाय। स्वतंत्रता के बाद हमारे देश के

[श्री अयोध्याप्रसाद आर्य]

कर्णधार नेताओं ने अपनी दृष्टि उधर लगायी। वे योजनाओं द्वारा देश को समृद्ध बनाना चाहते हैं। यह कहना कि हमारे देश में कोई निर्माण कार्य नहीं हुआ, एक गैर जिम्मेदारी की बात होगी। जो पुस्तिका यहां वितरित की गयी है उसको देखने से ही यह ज्ञात हो जाता है कि किस-किस जिले में किस-किस स्थान पर विकास कार्य हुआ है। इसमें संदेह नहीं है कि बड़े-बड़े पुल और पक्की सड़कें बहुत बनायी गयी हैं। लेकिन यह भी ठीक है कि जितना सरकार करना चाहती है उतना नहीं कर पायी है और न उसने यह दावा ही कभी किया है कि उसने सब काम पूरा कर दिया।

प्रथम पंचवर्षीय योजना समाप्त हो गयी, दूसरी समाप्त होने को है, तीसरी में हम पदार्पण कर रहे हैं, मुल्क के सामने कई एक समस्यायें हैं। यदि सारी धनराशि एक ही विभाग पर खर्च कर दी जाय, तो भी कल्याण नहीं हो सकता।

मान्यवर, जनपद देवरिया उत्तर प्रदेश के पूर्वी भाग में बसा हुआ है। जिस प्रकार से हमारा उत्तर प्रदेश दूसरे प्रदेशों के मुकाबले में सड़कों के मामले में पिछड़ा हुआ है उसी प्रकार देवरिया जनपद दूसरे जनपदों से पिछड़ा हुआ है। वहां जितनी सड़कों का निर्माण हो जाना चाहिये था, उतना नहीं हुआ।

मान्यवर, जनपद देवरिया में सलेमपुर पूर्वी क्षेत्र से मैं आता हूं। वहां के एक अत्यावश्यक पुल तथा सड़क की ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं। नदावर घाट पुल की ओर मैंने ५८--५९ और ५९--६० में भी माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित किया था। इसके अतिरिक्त विकास पर जो सितम्बर, ६० में त्रि-दिवसीय विवाद हुआ था उसमें भी मैंने सरकार का ध्यान आकृष्ट किया था। यह पुल भाटपाररानी और सलेमपुर रेलवे स्टेशनों को मिलाता है। केन्द्रीय सरकार की यह योजना है कि जो पुल रेलवे स्टेशनों को जोड़ते हों उनका आधा खर्चा वह बरदाश्त करेगी। ऐसी हालत में मंत्री जी का ध्यान इस ओर अवश्य जाना चाहिये। बरसात के दिनों में आना-जाना बन्द हो जाता है। इस पुल से सैकड़ों गाड़ियां प्रतिदिन निकलती हैं लेकिन बरसात में मार्ग अवरुद्ध हो जाता है। इससे भावों में बहुत तेजी आ जाती है क्योंकि उस क्षेत्र में खाद्यान्नों का पहुंचाया जाना कठिन हो जाता है। इस पुल के बन जाने से ये सारी दिक्कतें दूर हो जायंगी और एक अन्तरप्रदेशीय मार्ग, जिसका संबंध बिहार, बंगाल और आसाम से है, खुल जायगा। व्यावसायिक दृष्टिकोण से इस पुल का निर्माण अत्यावश्यक है। इसके लिये अन्तरिम जिला परिषद् और वहां के असिस्टेन्ट डेवलपमेन्ट कमिश्नर ने भी इसको रिकमेन्ड करके भेजा है। मान्यवर, हमारे क्षेत्र में एक बंकुल झरही पुल है जिसके लिये जनता द्वारा हजारों रुपये संग्रह करके ६–७ खम्भे बनवाये जा चुके हैं लेकिन अभी तक उस पर कोई कार्य नहीं हुआ है। इस संबंध में माननीय मंत्री जी की सेवा में एक प्रार्थना पत्र भी मैंने प्रेषित किया था और उसका सर्वेक्षण भी हुआ लेकिन उसके बाद कुछ नहीं मालूम कि क्या हुआ। इसी तरह से भटनी घाट पर पुल बनवाने की बहुत जरूरत है। बरसात के दिनों में तीन चार महीने तक वहां एक टापू-सा बन जाता है जिससे लोगों का आना-जाना तक बन्द हो जाता है। इसी तरह से सियाही नदी पर भी पुल न होने से लोगों को बड़ी परेशानी होती है क्योंकि आवागमन बन्द हो जाता है।

अब मैं कुछ सड़कों के संबंध में माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं।

एक सड़क नदावर घाट से सोहनपुर–रामपुर बुजुर्ग होते हुए बिहार प्रदेश को जाती है।

दूसरी सड़क भाटपार स्टेशन से सिकटिया बाजार-प्रतापपुर होते हुए बिहार प्रदेश को जाती है।

तीसरी सड़क पकड़ी-बंगरा बाजार–रहीमपुर होते हुए रामपुर चीनी मिल से बिहार की तरफ जाती है।

चौथी सड़क भटनी से केरवनिया घाट-भिगारी बाजार होते हुए भवानी छाप को जाती है।

मान्यवर, पकड़ी से बंगरा बाजार–रहीमपुर होते हुए रामपुर चीनी मिल को जो सड़क जाती है, यह अत्यन्त ही उपयोगी जन मार्ग है। बंगरा बाजार में बंगाल और बिहार तक के व्यवसायी हल्दी और लहसुन आदि के लिये आते हैं। तो ऐसी अवस्था में जब कि इस बाजार में हल्दी के लिये कलकत्ते और बम्बई तक के भी व्यापारी आते हैं, उस सड़क की हालत इतनी खराब है कि कुछ कहा नहीं जा सकता। इसलिये मेरा सुझाव है कि इस तरह की उपरोक्त सड़कों को पक्की कराया जाय और पुलों का निर्माण कराया जाय।

*श्री राघवेन्द्रप्रताप सिंह (जिला गोंडा)—अधिष्ठाता महोदय, मैं आपका बहुत ही आभारी हूं कि आज इस महायज्ञ में आपने मुझे भी आहुति देने के लिये अवसर दिया। इस आहुति के साथ जो हमारे साथी गोविन्द सिंह बिष्ट ने अपना कटौती का प्रस्ताव पेश किया है, मैं उसका समर्थन कर रहा हूं। श्रीमन्, इस विभाग की मदों पर कल से वाद-विवाद चल रहा है। बहुत से साथियों ने अपने-अपने विचार प्रकट किये और भ्रष्टाचार की अनेक बातें कही गयीं। मैं उन सब को कहना नहीं चाहता क्योंकि यह सिद्ध हो गया है कि जिस तरह से यह विभाग रोड को स्टेबिलाइज करने की स्कीम को चलाता है उसी तरह से इस विभाग में भ्रष्टाचार भी स्टेबिलाइज्ड हो गया है। जिसे अंग्रेजी में कहते हैं "This is a thing which has come to stay", ऐसी हालत में अब तो भगवान से यही प्रार्थना है कि इस विभाग में जितना भ्रष्टाचार है उतना ही रहे, उससे आगे न बढ़े, इसी में देश का कल्याण है।

दूसरी बात यह है कि सार्वजनिक निर्माण विभाग पर जो आरोप लगाया जा रहा है वह आज से नहीं बल्कि बहुत पुराने समय से चला आ रहा है। लेकिन यह दुख की बात है कि जहां पहले भ्रष्टाचार भले ही होता हो लेकिन काम में पुख्तगी रहती थी, काम ठोस होता था और इसीलिये लोग पी० डब्लयू० डी० के काम के अनुकरण करने की बात कहा करते थे कि काम हो तो इस विभाग की तरह, लेकिन आज की हालत तो यह है; और मेरा खयाल है कि इस सदन के हमारे जितने भी साथी हैं सभी इस बात को स्वीकार करते हैं कि जो काम होता है, वह इस तरफ बनता है और दूसरी तरफ बिगड़ने लगता है। हालत यह है कि एक इमारत बनी और एक बरसात में टपकने लगी और शायद दो चार बरसात में मरम्मत की हालत हो जायगी।

मेरे जिले गोंडा में सिंचाई विभाग की तरफ से एक कार्यालय बना जिस पर लाखों रुपये खर्च हुए। परन्तु वह इमारत बन कर तैयार भी नहीं हुई थी कि विभाग की तरफ से उसके लिये रिपेयर एस्टीमेट सदन में आ गया। अब मैं कह नहीं सकता कि वह इमारत पी० डब्ल्यू० डी० की तरफ से बनवायी गयी थी या सिंचाई विभाग की तरफ से। तो कहना यह है कि मैं माननीय मंत्री जी से और अधिकारियों से अनुरोध करूंगा कि वह कम से कम इतना उपकार तो देश पर अवश्य कर दें कि जो काम हो रहे हैं वे कम से कम ऐसे हों कि थोड़े दिन चल सकें। यह तो सिद्ध हो गया है कि मौजूदा कांग्रेस सरकार इस काम में भ्रष्टाचार को रोकने में और विभाग में उन्नति लाने में अपने को बिलकुल असमर्थ पाती है, बाकी यह तो आगे देखने की बात है। मैं कहूंगा कि इस विभाग के बारे में भ्रष्टाचार का रोना रोना तो बेकार ही है लेकिन सब को इस बात की कोशिश जरूर करनी चाहिये कि क्या उद्योग किया जाय कि यह चीज कम हो।

यातायात के जो साधन हैं उनकी उन्नति से हमारे प्रदेश का और देश का काफी सुधार हो सकता है और विशेष कर हमारे देहातों में जो प्रदेश का पिछड़ा क्षेत्र है उसके पिछड़ा होने

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री राघवेन्द्रप्रतापसिंह]

का मुख्य कारण यही है कि वहां अभी यातायात के अच्छे साधन नहीं हैं और जैसे-जैसे उनमें उन्नति होगी हमारी समृद्धि बढ़ती चली जायगी। आज का जो भ्रष्टाचार है उसका एक मुख्य कारण यह भी है जैसे कि आचार्य दीपंकर जी ने बताया कि हमारे अधिकांश कर्मचारी ऊपर से नीचे तक अस्थायी हैं और आप अन्दाजा लगा सकते हैं कि जो व्यक्ति इस पी० डब्ल० डी० के महान कार्य में लगा हुआ है और जो अस्थायी रूप से कार्य करता है उसके दिमाग में यही रहता है कि पता नहीं उसको कब नोटिस मिल जाय कि आपकी सर्विस की आगे जरूरत नहीं है। वह चाहता है कि अब उम्र काफी हो रही है जो कमा सको वह कमा लो, पता नहीं कब निकाल दिये जायं। इस तरह की एक जबरदस्त धारणा इन अस्थायी कर्मचारियों में रहती है। मैं यह नहीं कहता कि इसी विभाग में यह चीज है बल्कि जहां कहीं भी लोगों को अस्थायी रखकर काम लिया जाता है वहीं काम का स्तर गिरता है और लोगों में ईमानदारी की भावना का ह्रास होता है और नाना प्रकार के प्रलोभन उनके सामने आते हैं। इसलिये मेरा सुझाव है कि इन लोगों को जहां तक हो सके सरकार को अस्थायी से स्थायी करना चाहिये ताकि वह समझें कि अगर भगवान उनको बुद्धि दे और उनमें मनुष्यता आये तो बहुत कुछ देश की और प्रदेश की उन्नति हो सकती है। इसलिये इस समस्या का हल निकालना हमारे लिये बहुत जरूरी है।

दूसरे मैं किसी पर आरोप नहीं लगाऊंगा लेकिन इस विभाग के ठेकेदारों का जहां तक सवाल है हमें उनके लिये कुछ इतमिनान की चीज पैदा करना होगा, हमारे जो काम करने वाले ठेकेदार हैं उनकी विशेष रूप से कुछ शिकायतें हैं कि उनके बिल समय से पास नहीं होते, उनके काम की जांच होने में और उनका भुगतान होने में अनेक कठिनाइयां होती हैं। मैं चाहता हूं कि अगर उनको इस सब में कुछ सुविधायें हो जायं तो वह अवश्य ही टेंडर रेट्स में कुछ कमी कर सकते हैं और इस तरह से विभाग को सेविंग हो सकती है। दूसरे टेक्निकल आडिट सेल की स्कीम ऐसी है कि उससे बहुत सहारा मिलेगा लेकिन आज प्रदेश का और देश का दुर्भाग्य है कि बजाय लाभ के उससे और बोझ बढ़ गया है।

तीसरी बात यह है कि इस विभाग में इन्टरफीयरेंस बहुत बढ़ गया है। हम भी उस दुनिया से बाहर नहीं हैं लेकिन विरोधी दल के लोग तो अधिकारियों के पास जाते हुए डरते हैं और अधिकारी भी हमारी प्रार्थना पर बिचार करते हुए घबराते हैं कि कहीं ऐसा न हो कि हम उनका समर्थन कर दें और हमें सरकार का कोष भारन बनना पड़े। तो राजनैतिक दलों के लोगों का जो विभाग के अधिकारियों के पास जाकर इन्टरफीयरेंस है, वह बन्द होना चाहिये। यहां तक लोग जाकर उनसे कहते हैं कि तुम हमारा काम पास करा दो, हमारे साथी सरकार में हैं हम तुम को स्थायी करा देंगे। लोग कहते हैं कि फला ठेके का बिल पास करा दो हम मंत्री जी के मित्र हैं, वह अब की बार चुनाव में बिझे हैं और हम उनके लिये ५ वोटों का वायदा कर चुके हैं, हम तुम्हारा बेड़ा पार करा देंगे और ठेकेदार जब यह जान जाता है कि काम पर हमको पैसा नहीं मिलेगा बल्कि हमारे पसेपुश्त ऐसे व्यक्ति हैं जिनकी बदौलत हमारा काम होगा तो फिर काम की कहां तक तरक्की हो सकती है? श्रीमन्, आपने लालबत्ती दिखा दी तो मैं खत्म किये देता हूं। मैं सरकार को इस बात के लिये जरूर धन्यवाद दूंगा कि इस योजना में हमारे यहां एक सड़क की योजना उन्होंने रखी है। मैं सरकार से प्रार्थना करूंगा कि उसे सैदुल्लापुर से मनकापुर तक पहुंचा दिया जाय। एक पुल बीच में जरूर पड़ता है परन्तु वह आवश्यक है और उससे सड़क बहुत जनोपयोगी हो जाएगी। मुझे आशा है कि हमारे विभाग के जो उच्च अफसरान हैं वह इस पर अवश्य ध्यान देंगे और जो हमने सुझाव दिये हैं, उन पर विचार करके कार्य करेंगे।

श्रीमती विद्यावती वाजपेयी (जिला हरदोई)—माननीय अधिष्ठाता महोदय, मैं आपकी बड़ी आभारी हूं कि आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने के लिये समय दिया। दो दिन से इस अनुदान पर बहस चल रही है। दोनों ओर से कहा गया है कि सड़कें बहुत कम

हैं, बहुत कम काम हुआ है। साथ ही यह भी सही है कि १०-१२ वर्षों में जो काम हुआ है, बहुत नहीं तो थोड़ा ही सही, लेकिन हुआ अवश्य है। परन्तु आजकल जब साइंस इतनी प्रगति पर है और दूसरे देश बहुत अधिक उन्नति कर रहे हैं यदि उस समय हम इतनी धीमी गति से चलेंगे तो शायद हम उनके मुकाबले में बहुत पीछे रह जायं। दूसरे देशों में आज बड़े-बड़े आविष्कार हो रहे हैं, बीस बीस मंजिल की इमारतें बन रही हैं और यहां तक कि रूस में चन्द्रमा तक जाने के लिये राकेट तैयार किया जा रहा है और हम अभी गांवों से शहर और कस्बे तक सड़क नहीं मिला पाये हैं। जिलों से जिले तो मिले हैं। तो मैं मंत्री जी का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहती हूं जिसको कि मैं कई बार कह चुकी हूं कि हमारे देश में अधिक संख्या गांवों की है और ज्यादा लोग गांवों में ही रहते हैं। जब तक उनको ज्यादा से ज्यादा सुविधा नहीं प्रदान की जायेगी तब तक हमारी उन्नति असम्भव है। मैं तो समझती हूं कि छोटी-छोटी पांच-पांच मील की सड़कें जो गांवों और कस्बों को मिलाती हैं उनपर अधिक ध्यान दिया जाय और उन्हें ही ज्यादातर इस तृतीय पंचवर्षीय योजना में रखा जाय।

मान्यवर, कितनी मुसीबत गांव वालों को उठानी पड़ती है यह हम सब जानते हैं। चार महीने बरसात में किस तरह से चलना पड़ता है। बच्चे स्कूल नहीं जा सकते। कस्बे में अस्पताल है, चार महीने तक अस्पताल में पहुंचना मुश्किल हो जाता है। उद्योग सफल नहीं हो रहे हैं, कृषि की दशा पिछड़ी हुई है, सब यातायात की अव्यवस्था के ही कारण, क्योंकि यातायात सब से महत्वपूर्ण चीज है। इसको बढ़ाने से ही हमारी उन्नति हो सकती है।

अपने जिले की भी कुछ बातें मुझे कहनी हैं। मैंने चार वर्षों से लगातार इस बात को कहा है कि मेरे क्षेत्र में जब मेरा इलेक्शन हुआ तो लोगों ने यह मांग की थी कि और कुछ चाहे हो या न हो पर हमारी सड़कें जो छोटी-छोटी पांच-पांच मील की हैं वह जरूर बन जायं। मैं कई दफा मंत्री जी को लिख कर भी दे चुकी हूं और कई दफा इस विषय में मैंने निवेदन भी किया लेकिन आज तक वे हमारी सड़कें न मंजूर हुई हैं और न मैं समझती हूं कि जो एक साल रह गया है इसमें ही मंजूर होंगी। मुझे जनता के आगे बड़ा शर्मिन्दा होना पड़ता है। यह विरोधी दल की ओर से कहा जाता है कि कांग्रेस एम० एल० एज० की सब बातें मानी जाती हैं लेकिन सत्य यह है कि हम लोगों की कोई भी बात नहीं मानी जाती।

प्रायरिटीज के लिये श्रीमान् अग्रवाल को भेजा गया। अच्छा होता कि पूरे प्रदेश के, जो एम० एल० एज० हैं, उन्हीं की बात को मान कर प्रायरिटीज दी जातीं। हर एम० एल० ए० हर क्षेत्र को रिप्रेजेन्ट करता है, उसकी कुछ बात मान कर हर जगह एक दो सड़कें बनवा दी जातीं तो अच्छा होता और जनता का कल्याण होता। लेकिन यह प्रायरिटीज का लफ्ज यों ही दिखावा मात्र है।

सड़कें भी जो बनायी जाती हैं उनकी हालत यह है कि ४ वर्ष के भीतर कचड़ा हो जाती हैं। हरदोई जेल रोड है वह ५ वर्ष पहले बनी थी। अब उसमें इतने बड़े गड्ढे हो गये हैं कि अगर रिक्शे पर जाइये तो कष्ट होता है। मैं इन सड़कों की तरफ ध्यान दिलाना चाहती हूं। शाहाबाद-शिरोमन नगर, शाहाबाद-पिहानी, शाहाबाद-वासित नगर और शाहाबाद-पाली ये ५, ६ मील की सड़कें हैं और न बनने के कारण बड़ी परेशानी होती है। आदमी गांव से शहर तक जायं तो सारा दिन वेस्ट हो जाता है। कचहरी, स्कूल, अस्पताल हर चीज के लिये आना पड़ता है और सारा दिन वेस्ट हो जाता है। तो इसकी तरफ माननीय मंत्री जी जरा ध्यान दें।

एक चीज यह है कि पानी के निकास के लिये छोटी-छोटी पुलियां बना दी जाती हैं। हमारे क्षेत्र में सई झाबर पैदा हो गया है। इससे ३० हजार एकड़ जमीन खराब पड़ी है। इन पुलियों से पानी निकल नहीं पाता है, भरा रहता है जिससे जमीन खराब हो जाती है और

[श्रीमती विद्यावती वाजपेयी]

वह कृषि लायक भी नहीं रहती। लिहाजा जो भी नालियां बनाई जायं पानी के निकास के लिये वे जरा बड़ी हों और मजबूत हों।

बहुत कुछ कहा गया भ्रष्टाचार के विषय में। आज हम निर्माण के युग से गुजर रहे हैं। प्रदेश के निर्माण का पूरा भार हमारे देश के इंजीनियर्स तथा ओवरसियरों पर है। मैं एक छड़ी से तो सब को हांक नहीं सकती कि सब खराब हैं, लेकिन यह जरूर है कि खराब हैं और भ्रष्टाचार है। लिहाजा हमारे इंजीनियर्स को देखना यह चाहिये कि उन्हें अपने देश के निर्माण करने का जो सौभाग्य प्राप्त हुआ है उस तरफ वे जरा ध्यान दें और खुद ही इस भ्रष्टाचार को मिटाने का यत्न करें, यह मेरी उनसे प्रार्थना है।

बहुत कुछ कहा गया ठेकेदारी सिस्टम के ऊपर। यह सही है कि बहुत कुछ खराबियां इस सिस्टम में देखने में आती हैं। ठेकेदार अपने लाभ के लिये मसाला थोड़ा मिलाकर ज्यादा पैसा बनाते हैं। हमारे यहां दारुलसफा के सामने जो दीवार बनी हुई है, अभी पारसाल तक बनते देखा लेकिन इस साल देखिये आधी दीवार गिर पड़ी, नीचे जगह जगह सीमेन्ट टूटा हुआ है। किस तरह से ये चीजें होती हैं, क्यों होती हैं, इसे देखा जाय? ओवरसियर्स काम अच्छी तरह से नहीं करते तो इंजीनियर्स को जिम्मेदारी लेना चाहिये और वे बतायें कि किस तरह से इसे ठीक किया जाय। मेरी माननीय मंत्री जी से प्रार्थना है कि वे इन चीजों को देखें और देखकर उन पर विचार करें।

*श्री हिम्मतसिंह (जिला बुलन्दशहर)---अधिष्ठाता महोदय, आज का जो अनुदान चल रहा है वह बहुत ही महत्वपूर्ण है और उसकी महत्ता को देख कर के ही आज सदन का प्रत्येक सदस्य इस पर बोलना चाहता है और हाउस में ऐसा लगता है कि मानो कोई सुनने वाला ही नहीं है, सब बोलने ही बोलने वाले हैं। मेरा भी जी इसकी महत्ता को देख कर आ गया कि मेरे जिले में जो सड़कें बनने योग्य हैं उनकी ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाऊं।

हमारे यहां शिकारपुर, डिबाई, रामघाट का जो रास्ता है उसमें चार मील का एक टुकड़ा पक्का नहीं बन पाया है। रामघाट जिले के इंटीरियर में पड़ता है और वहां डकैत, लुटेरे वगैरह आम तौर से रहते हैं। इसलिये वह टुकड़ा बनना बहुत ही जरुरी है, इसको मंत्री जी नोट कर लें। ऐसे ही मेरठ में मेरठ-अमीनगर और बड़ौत जाने वाली सड़क पक्की होनी चाहिये। इसी तरह एटा-सकीट को जाने वाली सड़क पक्की होनी चाहिये क्योंकि वह श्रमदान द्वारा बनायी गयी है। श्रमदान को आप बहुत महत्व दे रहे हैं लेकिन अगर श्रमदान द्वारा बनायी गयी सड़कों और बन्धों को पी० डब्लू० डी० नहीं लेता तो वह श्रमदान बिलकुल बेकार चला जायगा और श्रमदान का कोई महत्व नहीं रह जायगा। मेरे जिले में कई बांध श्रमदान से बनाने की योजना लोग करते हैं लेकिन उधर कोई ध्यान नहीं देता है। नीम नदी पर लोगों ने श्रमदान से एक बांध बांधा है जो कितने ही फीट ऊंचा और लम्बा है और करीब-करीब २ लाख रुपये से ऊपर की लागत का है। ऐसे ही एक और बांध बनाने की योजना गांव वाले कर रहे हैं। मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह उनको पक्का करा दे।

सरकार ने गैंग डिपार्टमेन्ट को परमानेंट बना रखा है लेकिन उसके अन्दर काम करने वाले कर्मचारी परमानेन्ट नहीं हैं जब कि सरकार के जो दूसरे परमानेन्ट डिपार्टमेन्ट हैं उनके अन्दर काम करने वाले भी परमानेन्ट हैं। इसके अलावा जो और टेक्निकल डिपार्टमेन्ट्स हैं उनका हेड टेक्निकल आदमी होगा, लेकिन इस विभाग के जो सचिव हैं वे टेक्निकल आदमी नहीं हैं। जो टेक्निकलिटीज होती हैं उनको वही आदमी समझ सकता है जो खुद टेक्निकल हो।

इसके अलावा ठेकेदारी प्रथा को समाप्त करने की बहुत बात कही गयी। बिल्कुल ठीक बात है, ठेकेदारी प्रथा समाप्त होनी चाहिये। लेकिन हम देखते हैं कि आज नये ठेकेदारों की कोई गुंजायश नहीं है। जो लेबर कोआपरेटिव हैं उनका तो नाम ही लेना बेकार है।

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

पहाड़ों में कुछ लेबर कोआपरेटिव सोसाइटीज को आपके विभाग की ओर से ठेका दिया गया लेकिन उनकी देखरेख के लिये ओवरसियर नहीं पहुंचे। नतीजा यह हुआ कि उन सोसाइटीज को दन्ड दिया गया और उनको पैसा बहुत देर में मिला। लेबर कोआपरेटिव के द्वारा जो काम होता है उनको प्रोत्सान नहीं मिलता। सरकार को इस ओर ध्यान देना चाहिये।

अब सरकार ने एग्जीक्यूटिव इंजीनियर्स के काम की रिपोर्ट देने का अधिकार कलेक्टर को दे दिया है जो कि सर्वथा अनुचित है। केवल उसका रोब बढ़ाने के लिये यह किया गया है। वह क्या रिपोर्ट देगा, कहां कहां घूमेगा। वह तो अपने ही सारे काम नहीं कर पाता है। आज हम देखते हैं कि जीप के ड्राइवर को १२ आने मिलते हैं। इस ओर भी सरकार को ध्यान देना चाहिये।

पिछड़े इलाकों में बिलकुल काम नहीं हो रहा है। उनका उत्थान करना जरूरी है। आज जो बिल्डिंग्स बनायी जाती हैं उन पर प्लेट्स नहीं लगायी जाती हैं। जो काम खराब होता है उसकी हम बुराई करते हैं और जो अच्छे काम होते हैं उनकी तारीफ करते हैं। इसलिये प्लेट्स का लगाना जरुरी है, ताकि जो अच्छे काम हों उनको हम जान सकें कि फलां ठेकेदार और इंजीनियर ने बनाया है। इससे ठीक काम करने की लोगों में रुचि होगी।

आज हम देखते हैं कि इस विभाग में जब कोई सामान खरीदने की बात होती है तो वह कागज नीचे से चलता है और ऊपर तक पहुंचता है और मंत्री जी कहते हैं, ठीक है, खरीद लिये जायं। हम देखते हैं एक साहब को पाकिस्तान जाना था और उनको अपने यहां के एक मंत्री जी मदद करना चाहते थे। वह इस समय यहां मौजूद नहीं हैं। इसलिये २६ फरवरी को टग्स खरीदने का आर्डर दे दिया गया और २० हजार का एक टग था और २४ के लिये आर्डर दिया गया। उनको ४ लाख ८० हजार रुपये देने थे। इसलिये प्रति टग ४ हजार रुपया बढ़ा दिया गया और २० टग खरीदे गये। इस तरह से उनको ४ लाख ८० हजार रुपये देने का कोटा पूरा किया गया। इसको फायनेन्स डिपार्टमेंट में भेजा गया और टग्स को खरीदने के लिये यह सारा नाटक किया गया। दो इंजीनियर्स भेजे गये कलकत्ता और उन्होंने एक दो टग ही देखे और २० टन खरीद लिये गये। यह बेकार पड़े रहे क्योंकि यह टग समुद्र में चलने वाले थे और छोटे छोटे दरियाओं में नहीं चल सकते थे। इन २० में से ३ प्रयोग में आये और ४ पलड में काम में लिये गये। लेकिन १३ बिलकुल बेकार पड़े रहे और २ लाख २० हजार रुपया इनकी देखरेख में खर्च करना पड़ा। मैं मंत्री जी का ध्यान दिलाऊंगा कि जनता के पैसे के साथ इस तरह से खिलवाड़ न किया जाय।

जब सेक्रेटरी साहब से पूछा गया तो उन्होंने बताया कि––"As I told you just now, these tugs were purchased entirely on higher orders", फायनेन्स डिपार्टमेंट की कान्फरेन्स जरूर हुई थी। इनके परचेज करने में कोई नार्मल प्रोसीजर फौलो नहीं किया गया था और इनकी कोई डिमांड नहीं थी। रिवर्स में पलड वगैरह जो आते हैं तो यह सोचा गया कि टग्स इस्तेमाल किये जायं। लिहाजा " It was a result of some brain wave" किसी के दिमाग की खलल थी इसलिये खरीद लिये गये। उनसे उस फर्म के मैनेजिंग डायरेक्टर का नाम पूछा गया तो उन्होंने कहा कि "He is a muslim gentleman" इसके बाद पूछा गया कि क्या वह पाकिस्तान भाग गये तो उन्होंने कहा कि" He may be an evacuee, I do not know", तो मैं कहूंगा कि नीचे से ऊपर तक यह देखना चाहिये था लेकिन कि जरूरत थी या नहीं। आपका रायल होटल बना तो वह लोग ढाई लाख रुपया मांगते थे उनको मदद करनी थी तो उनको सवा सात लाख रुपया दिया गया। इसलिये इन सबके लिये एक कमेटी होनी चाहिये जो इन सब बातों को देखे और इस तरह से रुपया पानी की तरह न बहे। हम पैसे की कमी की वजह से अपने प्रदेश की तरक्की नहीं कर पा रहे हैं।

[श्री हिम्मत सिंह]

हमारे पास जो आंकड़े दिये गये हैं इनमें ५७ के आंकड़ों से ६० का मुकाबला किया गया है। अपने यहां १९६० में, २१ था और बंगाल में १९५७ में, २२ था।

श्री कन्हैयालाल वाल्मीकि (जिला हरदोई)—माननीय अधिष्ठाता महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि कल से कई बार उठने बैठने के पश्चात् आपने प्रस्तुत अनुदान पर बोलने का समय दिया। वास्तव में निर्माण मंत्री जी ने जो यह अनुदान रखा है उसमें दो रायें नहीं हो सकतीं कि उन्हें धन्यवाद दिया जाय और मैं तो अपने जिले की ओर से एक बात के ऊपर तो अवश्य धन्यवाद दूंगा की सई नदी पर जो पुल लखनऊ-हरदोई रोड पर बनाया गया, उसके लिए मैं धन्यवाद देता हूं। अपनी ओर से मैं एक और धन्यवाद दे रहा हूं वह यह कि श्रम सहकारी समितियों को, जो उन्होंने ठेका देने का काम शुरू किया है, उसके लिए भी निर्माण मंत्री धन्यवाद के पात्र हैं।

इसके साथ ही साथ मैं कुछ सुझाव भी दूंगा। हमारे साथ की माननीया सदस्या विद्यावती बाजपेई ने अपने कुछ सुझाव रखे। १९५२ में जब हम एलेक्शन के दौरों में घूमते थे तो उस वक्त वहां की जनता ने हम से पाली-शाहाबाद रोड के बनने की मांग की थी। आज दसवां साल चल रहा है, अब भी जब हम जाते हैं तो वहां की जनता शिकायत करती है कि यह काम अभी तक नहीं करवा पाये। इसके लिये कई बार कहा जा चुका है और मैं अब भी माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि वह इसको अगली पंच वर्षीय योजना में, जो आ रही है, प्रायरिटी देने की कृपा करें।

एक बात और निवेदन करूं। हरदोई-शाहाबाद रोड पर एक एक फुट के गहरे गड्ढे हैं। उस पर सवारियां मोटर में धक्कों से परेशान हो जाती हैं। यही नहीं, शाहाबाद मंडी में जो ट्रक सामान के बाहर से आते हैं, वहां पर अक्सर कुछ लोग रात के समय उन पर चढ़ जाते हैं और सामान आसानी से चुरा लेते हैं। उसका कारण यह है कि रोड बड़ी खराब है, जिसके कारण मोटर ट्रक बहुत धीरे में चलाये जाते हैं। अतः इस मार्ग की मरम्मत शीघ्र हो जानी चाहिये।

कुछ लोगों ने भ्रष्टाचार की शिकायत की। मेरे पास इतना समय तो है नहीं कि सारी बातें कहूं लेकिन एक बात पर विशेष ध्यान दिला देना चाहता हूं। लखनऊ में जो यह सरोजिनी नायडू मार्ग है, कैनाल आफिस के पास एक टुकड़ा है, जहां पर सदर की रामलीला होती है। हो सकता है कि वह सड़क महापालिका के अधिकार में हो लेकिन जिस वक्त लोग इधर से गुजरते हैं तो कह बैठते हैं कि आपकी सरकार का यह कारनामा देखिये। मैं समझता हूं कि वह टुकड़ा दो तीन साल में तीन-चार बार बना है और बार बार टूटता है। आज भी टूटा पड़ा है। यह बात देखने की है सार्वजनिक निर्माण विभाग के उच्चाधिकारियों के कि किस ठेकेदार को मरम्मत का काम दिया जाता है, और किस इंजीनियर या ओवरसियर की निगरानी में काम होता है। जब इस तरह की बातें बन्द नहीं होती हैं तो बैठ कर सुनना पड़ेगा। यह चीजें ऐसी हैं जिनके लिये हमको शर्म लगती है। जब हम सरकार की बातों का प्रचार करते हैं, तो इस प्रकार की छोटी छोटी बातों से बवंडर बन कर खड़ा हो जाता है।

श्रीमन्, मैं एक बात और निवेदन करूं। हमारे यहां शाहपुर भिगावां एक गांव है। उसके पास सुखेता नाला है। उसके कारण उस क्षेत्र में वर्षा काल में लगभग चार महीने तक पानी भरा रहता है। वहां की जनता वहां से शहर या अन्य स्थानों पर नहीं जा सकती। वहां की जनता के सैकड़ों लोगों ने दस्तखत करके मेरे द्वारा प्रार्थना-पत्र भेजा और हम से मांग की कि उस पर एक पुल बन जाना चाहिये। लेकिन वह आज तक नहीं बन पाया। इसी तरह से हसनपुर गांव के करीब एक नहर है जिसके दोनों तरफ तीन चार फर्लांग तक कोई रास्ता नहीं है। दूसरी तरफ पुल है। काश्तकार अपना खेत कटते देखता है

लेकिन जब तक पुल की तरफ से उस पार जाता है तब तक लोग भाग जाते हैं। उस नहर पर पांव रास्ता बनाने की जनता ने मांग की किन्तु उसकी तरफ भी ध्यान नहीं दिया गया। मैं माननीय सार्वजनिक निर्माण मंत्री से निवेदन करूंगा कि वह इन बातों को नोट करने की कृपा करें। मेरे क्षेत्र के सर्मा गांव के पास रेलवे लाइन के नीचे एक पुल है। पिछली बार जिस वक्त बाढ़ आई तो उससे काफी मेरे क्षेत्र को नुकसान पहुंच गया था। लोगों ने कई कारण उसके लिये बतलाये थे। मैं यह समझता हूं कि उस पुल में से पानी की निकासी जो होती है उसके लिये सूराख बहुत छोटे हैं। हमने उसके लिये पहले सुझाव दिया था लेकिन वह पुल अभी उतना बढ़ाया नहीं गया है। मैं उसके लिये फिर सुझाव देता हूं कि उस पुल के मार्ग को पानी की निकासी के लिये बड़ा किया जाय।

श्रीमन्, एक बात और निवेदन करनी है। शाहाबाद-हरदोई सड़क, जिसका अभी मैंने जिक्र किया था, वहां पर जो मिट्टी डालने का काम लगाया जाता है वह ठीक तरह से नहीं होता है। कुछ लोगों ने बतलाया कि वहां कितनी ही बार ऐसा हुआ है कि बजाय मिट्टी डालने के उन गड्ढों में, वहां इधर उधर जो घास होती है उसको छील दिया जाता है। सारे वर्ष ऐसा काम चलता है। वह अपना बिल बना लेते हैं कि इतनी मिट्टी डाली लेकिन मिट्टी डाली नहीं जाती और अपना पैसा वसूल कर लेते हैं। इस तरह की बात होती है। इसको लापरवाही नहीं कहा जायगा बल्कि इसको भ्रष्टाचार की लाइन में लिखा जायगा। जब तक यह शिकायतें चलेंगी, जब तक इस तरह की बातें बन्द नहीं होंगी तब तक जनता का कल्याण होने वाला नहीं है। इसलिये इन बातों को गहराई से सोचने की जरूरत है और गौर करने की जरूरत है। जिन अफसरों की देख रेख में ऐसा काम होता है, या ठेकेदार ऐसी बदनामी का काम करते हैं इसकी जांच करके जो दोषी हों उनको फौरन निकाल देना चाहिये और मैं तो कहता हूं कि उनको सजा देनी चाहिये।

मैं एक बात यह भी कहना चाहता हूं कि यह बात नहीं है कि सारे के सारे विभाग के कर्मचारी खराब हों, भ्रष्टाचारी हों या बेईमानी करते हों। कुछ लोग अच्छे भी हैं लेकिन मुश्किल यह है कि कहीं कहीं सही और ईमानदार आदमियों को परेशानी उठानी पड़ती है। मेरा अपना तजुर्बा है कि शाहाबाद में एक ओवरसियर थे, उसके लिये मेरी खुद की जानकारी है और लोगों ने भी बतलाया कि वह ईमानदार आदमी था लेकिन उसके ऊपर के अधिकारी उससे कुछ गलत काम कराना चाहते थे। कुछ ठेकेदार का गलत काम कराना चाहते थे और उससे गलत भरवाना चाहते थे लेकिन उसने साफ इन्कार कर दिया। जब उसकी सालाना रिपोर्ट होती है तो उसको उन्होंने खराब कर दिया। उसकी वजह से उसको निकाल दिया गया है और आज वह बेकार है। यह ऐसी चीज है जिसके लिये हमको बहुत ध्यान देने की जरुरत है, वरना भ्रष्टाचार बन्द नहीं होगा। ऐसी बात नहीं है कि इस विभाग ने अभी तक कोई काम नहीं किया है। इसने बहुत से काम किये हैं और सब जगह काम किये हैं। मैं पिछले १० साल से देख रहा हूं कि हमारे जिले में काफी सड़कें बनी हैं और इस बुकलेट को पढ़ने से मालूम होता है कि काफी सड़कें और भी बनने वाली हैं और पुल भी बनने वाले हैं लेकिन काम इतनी सुस्ती से होता है कि जो ठेका दिया जाता है उसमें बड़ी ढिलाई से काम होता है। जो ठेका दिया जाता है और जिस अधिकारी की देख रेख में वह काम करता है उसके लिये बड़ी आसानी से लोग कहते हैं कि यह ५ हजार का काम है लेकिन उसमें से १ हजार रुपया रिश्वत में चला गया।

अन्त में मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कि हमारे यहां पाली के पास गर्रा नदी है। उस पर पुल बनाने की बड़ी आवश्यकता है। अगर उस पर इस समय पक्का पुल नहीं बन सकता तो फिलहाल पीपे का पुल ही बनाने का प्रबन्ध किया जाय। इससे लोगों

[श्री कन्हैयालाल वाल्मीकि]

को बड़ी आसानी होगी। इस तरह की शिकायत वहां पर १० साल से चल रही है। एक बार हमको पाली जाने का अवसर मिला तो बजाय सीधे जाने के हम शाहजहांपुर होकर गये। यह बड़ी दिक्कत का रास्ता है हमारे क्षेत्र में।

जो नीचे के लोग हैं उनमें यह भ्रष्टाचार जरूर है। यह मुझे जानकारी है कि चीफ इंजीनियर या जो ऊंचे अधिकारी हैं विभाग में शायद वह कभी ऐसे भ्रष्टाचार के सिलसिले में सोच भी नहीं सकते। नीचे के स्तर पर यह चीज है। यह बन्द होनी चाहिये तभी हमारा देश तरक्की कर सकता है और इस विभाग की तारीफ हो सकती है।

श्री मुनीन्द्रपालसिंह (जिला पीलीभीत)—अधिष्ठाता महोदय, यह जो कटौती का प्रस्ताव रखा गया है मैं उसके समर्थन में खड़ा हुआ हूं। इस सार्वजनिक निर्माण विभाग का मैं यह अर्थ लगाता हूं कि यह जो पी० डब्लू डी० विभाग है इसके द्वारा ऐसे कार्य का निर्माण हो जिससे पब्लिक के लिये सुविधा हो और सरकार के ऐडमिनिस्ट्रेशन में भी सुविधा हो। सरकार ने अपनी रिपोर्ट में यातायात के सिलसिले में जो उद्धरण दिया है आन्ध्र के राज्यपाल महोदय का उसमें पुरजोर तौर पर कहा गया है कि देश में यातायात की कमी है और इस ओर ज्यादा ध्यान दिया जाय। प्रेफरेंस पी०डब्लू० डी० के काम में सड़कों को मिलना चाहिये, पुलों को मिलना चाहिये। लेकिन ऐसा देखने में आता है कि इस विभाग में ज्यादा पया इमारतों पर खर्च किया जाता है। अगर पुरानी जेल की इमारतें देखी जायं तो पता चलेगा कि वे सस्ती और मजबूत बनती थीं। उनमें कुछ काम पक्का किया जाता था और कुछ कच्चा। मैं समझता हूं कि उन पर खर्च कम हुआ है और वे मजबूत ज्यादा हैं। अगर आजकल की इमारतों को भी इसी प्रकार बनाया जाय तो ज्यादा अच्छा होगा। आदमी को रहने के लिये छाया और जिस्म ढकने के लिये वस्त्र चाहिये। वे कीमती भी हो सकते हैं और सस्ते भी। हमारे मंत्री जी तथा दूसरे लोग कीमती वस्त्र पहन सकते हैं, और मैं सस्ते वस्त्रों में भी काम चला सकता हूं। इसी प्रकार की बात इमारतों में भी की जा सकती है। जेल, मिलिटरी, फारेस्ट आदि की इमारतें जैसी होती हैं उसी ढंग पर इमारतें बनायी जा सकती हैं। उनमें छत के स्थान पर खपड़ैल का प्रयोग किया जा सकता है और अगर ऐसा किया जाय तो काफी बचत हो सकती है। वही रुपया सड़कों पर खर्च किया जा सकता है। रिपोर्ट में है कि सड़कों की तरफ ध्यान दिया गया है लेकिन सड़कों की कमी और पिछड़े इलाकों में सड़कों की ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिये।

सदन में जब भी प्लान और प्रोजेक्ट्स की चर्चा होती है तो प्रदेश के आमतौर पर तीन हिस्सों की चर्चा होती है—पूर्वी भाग, पश्चिमी भाग और उत्तराखंड। उत्तराखंड और पूर्वी भाग तो बैकवर्ड है और यह मानी हुई बात है और इसीलिये उनके लिये एलाटमेन्ट भी ज्यादा होता है। रुहेलखंड डिवीजन भी पश्चिमी इलाके में ही समझा जाना चाहिये लेकिन इसका कुछ हिस्सा काफी पिछड़ा हुआ है। इसमें विशेष रूप से हमारा जिला पीलीभीत नेग्लेक्टेड और बैकवर्ड है। पूर्वी जिलों के मुकाबले में कम से कम यातायात के बारे में तो वह किसी प्रकार भी अच्छा नहीं है। पीलीभीत की भौगोलिक स्थिति ऐसी रही है कि जिस के कारण उसकी ओर कोई खास ध्यान नहीं दिया गया। वह किसी मेन रोड या मेन रेलवे लाइन पर नहीं पड़ता। इस जिले के लिये यह भी कहा जाता है कि यह सूबे का सब से छोटा जिला है, लेकिन मेरा कहना यह है कि इसका एरिया किसी भी जिले से कम नहीं है और इसका रेवेन्यू भी किसी अन्य जिले से कम नहीं है क्योंकि वहां पर फारेस्ट रेवेन्यू से काफी आमदनी हो जाती है।

मैं अपने जिले के संबंध में कुछ और निवेदन करना चाहता हूं। रूहेलखंड डिवीजन में तीसरी योजना में कुल १०९ मील लम्बी सड़क दी गयी हैं। पीलीभीत को मैं सूबे में बैकवर्ड जिला मानता हूं और कम से कम उस डिवीजन का वह सब से बैकवर्ड एरिया है। केवल बरेली—टनकपुरा—पिथौरागढ़, सड़क पर बरेली से पीलीभीत वाली जो सड़क है वह पक्की बनायी गयी है।

उस ओर जरूर ध्यान दिया गया है। उस के अलावा और सड़कों की हालत बड़ी खराब है। वह सड़क तो रास्ते में आ जाती है इसलिये उसको ठीक कर दिया गया है ।

सन् १९४७ में पहली दफा वहां पर पी० डब्लू डी० का आफिस खोला गया। मैं आपको बताऊं कि वहां पर तीन तहसीलें हैं और उन तहसीलों को जोड़ने से एक ट्राइएंगिल बनता है । पहले उन ३ सड़कों पर कुछ काम हुआ था। अलावा इसके ८ मील का एक टुकड़ा लिया गया था जो कि जिले की कृषि के विशेष भाग में है। सन् १९४७ की पी० डब्लू० डी० स्कीम को सरकार द्वारा खत्म किया गया। फर्स्ट फाइव इयर प्लान में कोई सड़क नहीं बनी। दूसरी प्लान में जिला हेड क्वार्टर से बीसलपुर तहसील कनेक्ट की जा सकी और इस प्लान में जिले से पूरनपुर की सड़क ली गयी। जैसी कि प्रोग्रेस है उस के अनुसार मेरा खयाल है कि यह थर्ड फाइव इयर प्लान में भी पूरी होना मुश्किल मालूम होती है।

थर्ड फाइव इयर प्लान में बड़ी मुश्किल से पूरनपुर—बीसलपुर सड़क को लिया गया और पहला प्रिफरेंस दिया गया। यह जिले के इंटीरियर भाग से जाती है जिसमें छोटी-छोटी नदियां पड़ती हैं और रेलवे स्टेशन बड़ा दूर पड़ता है । बहुत से वहां के ऐसे लोग हैं जिन्होंने रेलवे लाइन देखा तक नहीं क्योंकि सड़क न होने के कारण वे वहां तक आसानी से आ जा नहीं सकते । यह सड़क दोनों तहसील— बीलसपुर—पूरनपुर को मिलाती है। यह सन् १९४७ का छूटा हुआ गैप दूसरी पंचवर्षीय योजना में लेना चाहिये था लेकिन उसको न लेकर दो और सड़कें ली गयीं जिनकी लम्बाई करीब २० मील होती है। हम विधान सभा के सदस्यों ने, जिसमें कांग्रेस के जो एक मात्र जिले के सदस्य हैं, शामिल थे, सुझाव दिया था कि इन नयी सड़कों के बजाय बीसलपुर परनपुर के बीच का छूटा हुआ गैप लिया जाय। इसको सन् १९४७ में लिया गया था, लेकिन पूरा नहीं किया गया। मैं इस बीसलपुर—पूरनपुर वाली सड़क पर विशेष रूप से जोर देना चाहता हूं। इस प्लान में इसको पहला प्रिफरेंस तो मिला है लेकिन पूरा नहीं लिया जा रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से दरख्वास्त करूंगा कि बीसलपुर—पूरनपुर सड़क को पूरा बनवाने की कृपा करें ।

प्लान के अनुसार एक सड़क जो बनायी जा चुकी है और दूसरी जो बनायी जा रही है, उनके शुरू के ६ या ७ मीलों को चौड़ा किया जाना है। जिला परिषद् द्वारा भी सिफारिश की जा चुकी है और मेरा सुझाव है कि वहां पर दो कंकड़ की सड़कें हैं जिनकी लम्बाई १५—१६ मील होगी। एक बीसलपुर से बिलसड़ा, जिसकी लम्बाई ९ मील और दूसरी पीलीभीत से जहानाबाद जो ७ मील की होगी, को कोलतार सड़क बना दिया जाय।

अंत में मैं पुलों के संबंध में कहना चाहता हूं। पहला पुल दियोहा नदी पर बीसलपुर—बरेली रोड पर लिया जावे और दूसरा पुल जो कि बहुत जरूरी है उसी नदी पर पीलीभीत—बरेली रोड पर बनाया जाय। पीलीभीत—बरेली रोड पर रेलवे पुल बना हुआ है जिस पर पब्लिक ट्रैफिक ज्यादा रहता है। एक ही पुल होने से बड़ी परेशानी होती है। जाड़े के मौसम में वहां की गन्ना फैक्टरी की जो गन्ना गाड़ी आती है उन से ट्रैफिक बुरी तरह से ब्लाक हो जाया करता है । लिहाजा इस जगह पर रेलवे पुल के बराबर में दूसरा पुल अवश्य बनाना चाहिये।

श्री अधिष्ठाता—अब आपका समय समाप्त हुआ।

***श्री रामलक्षण तिवारी** (जिला बलिया)—माननीय अधिष्ठाता महोदय, मुझे खुशी है कि आपने मुझे कल से मेहनत करने के बाद आज कुछ बोलने का अवसर प्रदान किया। श्रीमान्, सार्वजनिक निर्माण विभाग का जब जब भी बजट आता है तो हमारी वाणी भ्रष्टाचार से प्रारम्भ होती है और इसकी इतनी ज्यादा चर्चा की जाती है कि इसका महत्व करीब करीब घट जाता है।

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री रामलक्षण तिवारी]

श्रीमन्, यह सारे देश में शिकायत है, उत्तर प्रदेश ही केवल एक प्रान्त नहीं है जहां इसकी चर्चा की जाती हो ।

अब असली प्रश्न यह है कि जिस उत्तर प्रदेश में हम निवास करते हैं वहां पर जिन इंजीनियरों के जरिये हम अपना निर्माण कार्य चला रहे हैं उनके भीतर कार्य करने की कुशलता है या नहीं, एफिशियन्सी है या नहीं, जिन कामों को वह कर रहे हैं उसको कुशलतापूर्वक संपादित करते हैं या नहीं, यह प्रश्न बहुत ही महत्व रखता है । इसमें शक नहीं कि आज जिस ढंग से काम तेजी से बढ़ता जा रहा, उसी ढंग से कामों का गुणात्मक ह्रास दिखाई दे रहा है और यह इस प्रदेश की समस्या नहीं है सारे देश की समस्या है और यह पी० डब्लू डी० के भीतर ही नहीं है बल्कि हमारे प्रदेश में जहां भी काम हो रहे हैं कहीं भी कामों के ऊपर दृष्टिपात करें तो ऐसा देखने को मिलेगा कि हमारा गुणात्मक ह्रास जरूर हो रहा है---जिसको "क्वालिटेटिव डिक्लाइन" कहते हैं । इस तरह से क्वान्टिटी में तो काम हो रहा है लेकिन क्वालिटी का ह्रास बहुत ही तेजी से हो रहा है इसमें जरा भी शक नहीं ।

आखिर काम कैसे कराया जाय, समस्या यह है । अगर हम अमानी में कराते हैं, तो क्या इतना स्टाफ है कि हम उसके गुणात्मक रूप को ठीक रख सकते हैं? यह शायद हमारे प्रदेश के बजट की सीमा के बाहर की बात हो जाय कि हम एक एक काम को एक एक ओवरसियर की मातहती में देकर अमानी से सभी कामों को कराना शुरू करें । रह जाता है दूसरा सवाल ठेकेदार की प्रथा का । अगर उससे काम कराये जाते हैं तो इसके विषय में भिन्न भिन्न प्रदेशों में भिन्न भिन्न प्रणालियां जारी हैं । मैं समझता हूं कि हमारे प्रदेश में जो ठेकेदारी की प्रणाली चलती है उसमें ठेकेदारी की एक अनिश्चित अवस्था हमेशा बनी रहती है । रेलवे में संभवतः इस तरह की प्रथा नहीं है और उड़ीसा और सी० पी० में हमने देखा कि इस तरह की परम्परा नहीं है । वे काम, जो परमानेन्ट नेचर के हैं वह परमानेन्ट ठेकेदारों के जिम्मे हो जाया करते हैं और वह बराबर उस काम में लगे रहते हैं, उनकी बराबर देख भाल करना उनकी जिम्मेदारी होती है और जो आपका स्टाफ होता है वह उनकी निगरानी करता है । इस तरह से ठेकेदार को यह डर नहीं रहता कि आज एक काम मिला गया कल हमको मौका मिले न मिले । इस वजह से अधिक से अधिक नफा कमाने और अधिक से अधिक अफसर को खुश करने की प्रवृत्ति उसके अन्दर रहती है, जिससे भ्रष्टाचार शुरू हो जाता है । तो मैं अधिकारियों से जो इस विभाग को चलाते हैं, उनसे आग्रह करूंगा कि वह कोई ऐसी परम्परा भी ढूंढ निकालें जिससे काम करने वाले और कराने वाले के भीतर कुछ स्थिरता रहे और काम भी खराब न होने पाये, रुपया भी ज्यादा व्यय न होने पाये और हर तरह से काम सुविधापूर्वक चल सके ।

वैसे तो उत्तर प्रदेश को गौरव है और होना चाहिए कि यहां की इसकी यूनिवर्सिटी के पास-शुदा इंजीनियर और ओवरसीयर आज देश के भिन्न-भिन्न प्रदेशों में जाकर वहां के सार्वजनिक निर्माण विभाग को कंट्रोल कर रहे हैं और बाहर के देशों में भी वे लोग गये हैं जो कि यहां पर जगह न पा सके । यहां के सब से अच्छे लोगों को आपने अपने प्रदेश में रख कर बाकी लोगों को दूसरे देशों में काम करने की इजाजत दी, इस तरीके से जो सबसे अच्छे इंजीनियर्स हो सकते थे आपकी यूनिवर्सिटी के, वह इस प्रदेश का संचालन कर रहे हैं । अगर उनके होने पर भी हमारे राज्य के भीतर अच्छा काम न हो, तो यह बड़े ही दुर्भाग्य की बात कही जा सकती है । मैं समझता हूं कि यह उनकी जिम्मेदारी है और उसको वह अच्छी तरह से महसूस करते हैं । लेकिन महसूस कराने का तरीका थोड़ा हमें बदलना पड़ेगा । अगर हम गालियां देंगे और ऐसे शब्दों का प्रयोग करेंगे जो जाकर उनके मर्मस्थल को बेधा करें, जो कि न हमारे धर्म से उचित है, न संस्कृति से उचित है, केवल राज्य दृष्टि से इसके औचित्य को ठहराया जा सकता है, लेकिन अगर दूर तक देखा जाय तो राजनीतिक दृष्टि से भी इस तरह की वाणी का प्रयोग करना उचित नहीं कहा जा सकता । मैं समझता हूं कि इससे काम बनेगा नहीं बल्कि बिगड़ ही सकता है । इसलिये हौसला बढ़ाने के दूसरे तरीके को अपनाना पड़ेगा । अच्छा काम करने वालों को अच्छी तरक्की मिलनी चाहिये और जो खराब काम करते हैं उनको सजा देने की उचित व्यवस्था होनी चाहिये....

श्री मोतीलाल अवस्थी––श्रीमन्, कोरम नहीं है ।

(घंटी बजाई गई तथा गणपूर्ति होने पर सदन की कार्यवाही पुनः आरम्भ हुई।)

श्री रामलक्षण तिवारी––श्रीमन्, मैं कह रहा था कि जिस तरीके से हम काम लेते हैं उस तरीके को भी बदलना होगा । मैं समझता हूं कि हमारा विभाग जो इस प्रदेश में निर्माण का कार्य कर रहा है वह बहुत ही सुन्दर और बहुत ही कुशल इंजीनियरों के हाथ में है । हो सकता है उसमें कुछ बुरे भी लोग हों लेकिन उन बुरे लोगों को इस विभाग के बड़े बड़े अधिकारी अच्छी तरह समझते हैं लेकिन उनको दंड देने में वे थोड़ी सी उदासीनता दिखलाते हैं । यदि ऐसी बात न होती तो उनकी बदनामी बच जाती । क्योंकि कोई भी ऐसा ओवरसियर नहीं, इंजीनियर नहीं जिसे कि ऊंचे पद के अधिकारी न जानते हों कि कौन कैसा काम करता है और किसकी ख्याति किस तरह की है ।

एक बात और कहना चाहता हूं । निर्माण के कार्यों में खराबी का सारा दोष केवल इंजीनियरों या ओवरसियरों या ठेकेदारों पर ही नहीं है । हम यह भली भांति महसूस करते हैं कि हमारे प्रदेश में इन कार्यों के लिये जो मैटीरियल उपलब्ध हो रहा है उसमें भी बहुत खराबी आ गई है । उदाहरण के लिये ईंटों की समस्या को ले लीजिये । पहले ईंटों का क्लासिफिकेशन पहले दूसरे तीसरे दर्जे का होता था । पहले दर्जे की ईंटें खास किस्म की होती थीं लेकिन आज ईंटों का कोई भी स्पष्ट क्लासिफिकेशन नहीं रह गया है । आप एक जिले में चले जाइये, एक भट्ठे पर तो अव्वल दर्जे का ईंटा कहकर एक टाल लगाया गया है जिसके भीतर बहुत खराब किस्म के ईंटें भी रखे गये हैं । अगर एक भट्ठे पर एक ईंटा एक खास क्यूबिक फीट का है तो दूसरे भट्ठे पर वह कम क्यूबिक फीट का मिलता है । इसी तरह से सेकेन्ड क्लास के ईंटों का जो क्लासिफिकेशन है वह भी फालो नहीं किया जा रहा है । सरकार सब चीजों पर नियंत्रण कर रही है, प्रतिबन्ध लगा रही है मगर ईंटों के निर्माण करने वालों पर कोई नियंत्रण या प्रतिबंध नहीं है ।

इसी तरह से जो मिस्त्री होते हैं उनको यह इल्म नहीं होता कि लिंटल किस तरह से लगना चाहिये, जुड़ाई कैसे होनी चाहिये और प्लास्टर कैसे होना चाहिये। अगर मिस्त्री किसी मजदूर पर प्रसन्न है वह मजदूर उसको खुश करले तो मिस्त्री अपने साथ में उस मजदूर को भी मिस्त्री बना लेता है । कोई भी नियम नहीं है कि कौन मिस्त्री हो सकता है, कितनी जानकारी उसको होनी चाहिये । इस पर सरकार को विशेष रूप से ध्यान देने की आवश्यकता है । अगर इन चीजों पर ध्यान नहीं दिया गया तो हम लोग यहां बैठ कर केवल इंजीनियरों को कोसते रहेंगे, इंजीनियर खुद तो उस काम को करेगा नहीं मिस्त्री से ही काम लेगा और वह मिस्त्री उस काम को बिगाड़ेगा । इससे हम सबका नुकसान होगा ।

एक चीज मैं और कहना चाहता हूं। पहले हमारे यहां जितने ओवरसियर पास होते थे उन सबको काम मिल जाया करता था । आज ओवरसीयर बहुत ज्यादा पैदा होने लगे हैं क्योंकि तमाम गलत सही स्कूल खुल गये हैं । इस पर भी सरकार को नियन्त्रण करना चाहिये । अगर सरकार ज्यादा ओवरसियर पैदा करती है तो उनको काम देने की जिम्मेदारी भी अपने ऊपर ले । कुछ लोगों को अपरेंटिसी में रखा जाता है, हर विभाग में ट्रेनिंग में कुछ न कुछ स्टाइपेन्ड मिलता है लेकिन इस विभाग में अगर मिलता भी है तो बहुत थोड़े लोगों को । बिहार, सी० पी० में ऐसा नहीं है ।

श्री अधिष्ठाता––आपका समय समाप्त ।

श्री रामलक्षण तिवारी––मैं अपने यहां की बात तो अभी कह ही नहीं पाया । हमारा वह समय भी तो है ।

श्री अधिष्ठाता--वह भी जोड़ लिया है ।

श्री लखमीसिंह (जिला अलीगढ़)---माननीय अधिष्ठाता महोदय, मैं कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करता हूं ।

समाजवाद में पब्लिक वर्क्स डिपार्टमेंट का बहुत महत्व होता है, क्योंकि नियोजन और औद्योगीकरण के युग में सड़कों, पुलों और इमारतों की बहुत आवश्यकता है । जहां से मैं आया हूं, जिला अलीगढ़ में तहसील इगलास बाढ़ का एरिया है । वहां करवन नदी से हर साल १०, १२ गांव जलमग्न हो जाते हैं और सारी फसल नष्ट हो जाती है । उसके ऊपर एक नहर जाती है और इसका पुल इतना छोटा है कि बाढ़ का पानी वहां नहीं समाता है । मैंने पहले भी कहा था कि इस पुल को चौड़ा कराया जाय या बरसात के पानी के लिये दो मोरी बनवा दी जावें । हमने कुरवान नदी के करीब ७, ८ पुल बनवाये । हमारा सबसे पुराना पिछड़ा इलाका है । हमने वहां एक कालेज भी बनवाया है लेकिन वहां आने-जाने के लिये कोई पक्की सड़क नहीं है । न तहसील में जाने के लिये, न किसी मंडी में जाने के लिये और न जिले को जाने के लिये कोई पक्की सड़क है । हमारे यहां श्री मोहनलाल गौतम और मौजूदा मुख्य मंत्री जी और करीब करीब सभी नेता गये हैं और सबने वायदा किया । लेकिन हम बड़े अभागे हैं कि आज तक वहां सड़क का निर्माण नहीं हुआ है । पारसाल चौधरी साहब से भी मैंने प्रार्थना की थी कि आप तशरीफ ले जाकर हमारे इलाके को देख लीजिये । लेकिन नहीं मालूम उन्होंने हमारी सेवा क्यों नहीं स्वीकार की ।

निर्माण कार्य का भार मजदूरों पर होता है और वही इस विभाग की रीढ़ की हड्डी हैं । परन्तु सबसे अधिक ज्यादती उन्हीं के साथ होती है, वह अपनी सारी शक्ति से पत्थर तोड़ता है । धूप, हवा, ओला सारी मुसीबतें झेलकर वह अपना काम करता है । तीस वर्ष से काम करने वाले मजदूर अस्थायी पड़ ह और उनकी नौकरी की कोई सुरक्षा नहीं है । निर्माण विभाग के ओवरसीयर तथा इंजीनियर की दया और रहम पर पड़े हैं । यही नहीं, जब वे बीमार होते हैं, तो उनकी दवाई का या उनके बच्चों की पढ़ाई-लिखाई का कोई प्रबन्ध सरकार ने नहीं किया है । उनकी सुरक्षा की भी कोई व्यवस्था नहीं है । जैसे बड़े बड़े उद्योगपति टाटा, बिड़ला मजदूरों के साथ करते हैं वैसे ही यह सरकार भी करती है, मुनाफाखोरी की भावना यह भी रखती है और करती है । यह समाजवादी सिद्धान्त के लिये शोभा की बात नहीं है ।

पूर्वी और पश्चिम के कर्मचारियों के वेतन में फर्क नहीं होना चाहिये । निजी मालिक की भांति सरकार मजदूरों की बेबसी और गरीबी का फायदा न उठाये । हमारे अयोध्या प्रसाद जी आर्य के चिल्ला कर लम्बे चौड़े भाषण करने से काम नहीं चलता, गम्भीरता, दूरदर्शिता से काम होगा। इससे भी काम नहीं चलेगा कि लेबिल और दवाई और, नारा समाजवाद का अमल पूंजीवाद का । हम मानते हैं कि सन् २५ से लेकर ५७ तक बड़े बड़े त्यागी हुये हैं लेकिन इस पूंजीवाद की ओर भी ध्यान जाना चाहिये । पहले से अब कोई फर्क नहीं है ।

अन्त में मैं यह मांग करता हूं कि विभाग के सभी मजदूरों और नौकरों की नौकरी स्थायी की जाय । उन्हें वे सारी सुविधायें दी जायें जो उनके ग्रेड के कर्मचारियों को अन्य विभागों में दी जाती हैं । पूर्व-पश्चिम के मजदूरों का भेद-भाव मिटाया जाय । मजदूरों की यूनियन को मान्यता प्रदान की जाय । उनके काम करने के घंटे भी उतने ही हों जितने अन्य विभागों में हैं । सरकार द्वारा स्वीकृत छुट्टियां भी उन्हें दी जायें, वर्दी दी जाय । सड़कों पर शेड बनाये जायें। सरकार बहुत खर्चीली सीमेंट की सड़कें न बनवाये । आवागमन के योग्य सड़कों का निर्माण करे । पिछड़े क्षेत्रों में सड़क और पुल बनवाने को प्राथमिकता दी जाय । ठेकेदारी प्रथा समाप्त हो और मजदूरों की कोआपरेटिव सहकारी समिति बनाकर सरकार उनकी सहायता करे । उनके ही द्वारा काम करावे ।

सड़कों, पुलों और इमारतों का काम ठेकेदारी प्रथा से कराने में भ्रष्टाचार बढ़ता है । १० फी सदी से २५ फी सदी तक ओवरसियरों और इंजीनियरों की जेबों में चला जाता

है । काम भी कमजोर रह जाता है । पारसाल भी मैंने इस बजट के अवसर पर चौधरी साहब से प्रार्थना की थी और तीन चौथाई उन्होंने मान भी ली थी, लेकिन जब अमल करने का सवाल आया तो उन्होंने कमजोरी दिखाकर उसे नहीं माना ।

श्री मोतीलाल अवस्थी––श्रीमन्, कोरम नहीं है ।

(घंटी बजाई गई और गणपूर्ति होने पर सदन की कार्यवाही पुनः आरम्भ हुई ।)

श्री लखमीसिंह––भ्रष्टाचार मिटाने के लिये मुस्तैदी से काम किया जाय । ठेकेदारी की प्रथा और इंजीनियरों और ओवरसियरों द्वारा संयुक्त लूट समाप्त की जाय । गाजीपुर से बहलियाबाद की सड़क पक्की की जाय ।

श्रीमन्, हमारे यहां एक सड़क गोंडा–इगलास बहुत आवश्यक है, उसको पक्की बनाया जाय ।

बड़े आश्चर्य की बात है कि सरकार दुहाई कुछ देती है और करती कुछ और है । जहां किसान और मजदूरों का फायदा हो सकता है वहां तो एक मील भी सड़क नहीं बनाई जाती है लेकिन अलीगढ़ के आसपास १६ मील सड़क बनायी जायगी और वह भी सीमेंट की बनाई जायगी। इतनी खर्चीली सरकार और कहलाती है किसान और मजदूरों की सरकार ।

मैं इस सरकार को साफ शब्दों में कहना चाहता हूं कि अगर वह शुद्ध और पवित्र समाजवाद की रचना करना चाहते हैं तो वे मुनाफाखोरी, आर्थिकता और भेदभाव को छोड़ कर सबको समानता के अधिकार दें ।

श्री सुदामाप्रसाद गोस्वामी (जिला झांसी)––अधिष्ठाता महोदय, मैं माननीय निर्माण मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने हमारे बुन्देलखंड की ओर कुछ ध्यान देने की कृपा की है । खास तौर से हमारे यहां एक ऐसी सड़क थी जिसको २–३ सालों से न तो जिला बोर्ड ही अपनी सड़क मानता था और न सार्वजनिक निर्माण विभाग ही अपनी मानता था । बहुत प्रयत्न करने के बाद उसको तृतीय पंचवर्षीय योजना में ले लिया गया है ।

पिछले वर्षों में इस प्रदेश में बहुत कुछ काम हुआ है । मैं यह नहीं कहता कि इससे अधिक नहीं हो सकता था लेकिन जो हमारे साधन हैं उनको ध्यान में रखते हुये सरकार ने अधिक से अधिक कार्य करने का प्रयत्न किया है । जो पुस्तिका यहां पर बांटी गयी है उसके प्राक्कथन में दिया हुआ है––"हमें अफसोस है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में जितनी सड़कों को बनाने का लक्ष्य निर्धारित किया गया था, उसको पूरा नहीं कर सके ।"

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान बुन्देलखंड की ओर दिलाना चाहता हूं । बुन्देलखंड में जमुना और बेतवा दो नदियां बहती हैं । हमारे यहां से जो राजमार्ग लखनऊ बाम्बे को जाता है, वह इस क्षेत्र से जाता है । उसके लिये जमुना पर कालपी के पुल की मांग हम लोग बहुत दिनों से करते आये हैं । सरकार के विचार में भी वह पुल है, उसको प्राथमिकता मिलनी चाहिये ।

हमीरपुर एक ऐसा जिला है जिसका हेड क्वार्टर बरसात में पानी में घिर जाता है । उसके एक तरफ जमुना है और दूसरी तरफ बेतवा । उसका सारे जिले से संबंध टूट जाता है । वहां बेतवा पर पुल की बहुत आवश्यकता है ।

झांसी जिले के बारे में भी माननीय मंत्री जी ने पिछले चन्द महीनों से ध्यान दिया है और दो-चार सड़कें पिछड़े हुए एरिया में स्वीकार करने की कृपा की है । द्वितीय पंचवर्षीय योजना में, जहां तक मुझे मालूम है, ३६ मील सड़क बनाने का निश्चय सरकार ने किया था । गत वर्ष १३ सितम्बर, १९६० को इसी सदन में यह बताया गया कि द्वितीय पंचवर्षीय

[श्री सुदामाप्रसाद गोस्वामी]

योजना में झांसी जिले में १६ मील ७ फर्लांग सड़क बनाना निश्चय किया गया था लेकिन इसी सदन में ११ अगस्त, ५९ को माननीय धर्म सिंह जी ने यह कहा था कि झांसी में द्वितीय पंचवर्षीय योजना में ३६ मील सड़क बनाने का आयोजन किया गया है तथा पिछड़े हुए क्षेत्र में २७ मील सड़क बनाने की योजना है । मैं हैरानी में हूं कि माननीय मंत्रीजी का १३ सितम्बर, ६० वाला उत्तर ठीक है या माननीय उपमंत्री जी का ११ अगस्त, ५९ वाला उत्तर ठीक है । श्रीमन्, यह विचारणीय बात है कि आखिर हम लोग जो यहां चुनकर विधायक आते हैं, हमारी भी अपने अपने क्षेत्र के प्रति कुछ जिम्मेदारी है । हम किस बात को लेकर उनके सामने जायं और कहें कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में जो फैसला हुआ था उस पर कहां तक अमल किया गया और कहां तक अमल हो रहा है ।

झांसी कमिश्नरी में, जो सड़कें द्वितीय पंचवर्षीय योजना में बनानी तय हुई थीं, उसके मुताबिक जालौन जिले में २० मील सड़क बनी, बांदा जिले में १८ मील बनी और हमीरपुर जिले में ११ मील सड़क बनी लकिन झांसी जिल में बिलकुल ही नहीं बनी । यह भी एक विवाद की बात है कि ३६ मील बननी थी या १६ मील ७ फर्लांग और फिर मौके पर वहां कुछ भी सड़क नहीं बनी जब कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना समाप्त भी हो चुकी और सड़कों पर अभी तक कोई काम प्रारम्भ भी नहीं हुआ है । तो मेरा निवेदन है कि हम अपना जो भी लक्ष्य निश्चित करें, उस पर अमल करने का प्रयत्न करें अन्यथा हमारे सारे आंकड़ों पर लोग विश्वास नहीं कर सकेंगे । हम लोग जब इन आंकड़ों को दिखलावेंगे तो वे यही कहेंगे कि आपके कागज पर ही यह सड़क है लेकिन जमीन पर कहीं नहीं है ।

इसके अलावा हमारे यहां जितनी सड़कें हैं उनके लिये पिछड़े हुए क्षेत्र के नाम पर भारत सरकार से भी ग्रांट मिलती है । जैसे मंगोरा मदनपुर सड़क १४ मील बननी थी लेकिन मैं सूचना देना चाहता हूं कि वहां पर अभी तक कोई काम आरम्भ नहीं हुआ है । इसी तरह से दो और सड़कें—ललितपुर-देवगढ़ व बांधपुर-महरौनी सड़क हैं । बांधपुर-महरौनी सड़क पर केवल मिट्टी का काम हुआ है और देवगढ़ रोड पर काम ठप सा पड़ा हुआ है । बांसो-जखौरा सड़क जो प्रथम पंचवर्षीय योजना में शामिल की गयी थी, उस वक्त तो वह बन ही नहीं सकी । वहां पर केवल मिट्टी का काम हुआ है और किनारे पर मिट्टी पड़ी हुई है । श्रीमन्, विभाग की तरफ से आंकड़े में दिखलाया गया है कि झांसी जिले में सन् ४७ से लेकर ५९ तक ३ मील सड़क बनी लेकिन वाकया यह है कि वह ३ मील सड़क भी नहीं बनी । उसका प्रमाण यह है कि ११ अगस्त के प्रश्नोत्तर में मुझे बतलाया गया कि १९५८-५९ की प्रगति रिपोर्ट में यह दिखलाया गया है कि सैदपुर फार्म झांसी में ३ मील सड़क बनी । लेकिन जब मैंने १३ सितम्बर को एक वर्ष के बाद पूछा कि महरौनी तहसील में कितने मील सड़क बनी सन् ४७ से ५८ तक तो उत्तर मिला कि वहां कोई सड़क इस बीच में नहीं बनी । केवल ललितपुर-महरौनी सड़क का पुनर्निर्माण किया गया है । फिर कहां गयी वह ३ मील सड़क जो सैदपुर फार्म वाली बनी हुई पहले बतलायी गयी थी ? आखिर सड़क कोई रबर तो है नहीं जिसको बड़ी या छोटी किया जा सके ?

दूसरी पंचवर्षीय योजना में कुछ छोटी छोटी सड़कों के बनाने का निश्चय हुआ था । तालबेहट सड़क का निर्माण सड़क सुधार योजना के अन्तर्गत होना था और कोई पता नहीं कि इस को बनाना है या नहीं बनाना है । आंकड़ों में आज भी इस को बनाने का निश्चय है ।

एक बात मुझे यह भी कहना है कि नौट घाट का पुल जो बनाना स्वीकार हुआ है उसके लिये मैं मंत्री जी का बहुत आभारी हूं कि उन्होंने हमारे जिले की एक बड़ी समस्या को हल किया है । इसको शीघ्र प्रारम्भ कर दिया जाय । उसमें शायद सिंचाई विभाग कुछ अड़चन डाल रहा है कि पानी खुला नहीं है और उसके कारण काम पिछड़ रहा है । मैं चाहता हूं कि इस पुल का कार्य फौरन शुरू किया जाय ।

झांसी की अनेकों सड़कें हैं कि जिनके नाम कई वर्ष से आ रहे हैं लेकिन कोई काम वहां अभी नहीं हुआ है । ओरैया सड़क बनना है लेकिन अभी तक वहां काम उस पर नहीं हुआ है । इसी तरह से पूरा कलां से मध्य प्रदेश के पास जामना नदी का रपटा बनना है । मध्य प्रदेश उसके लिये आधा खर्च देने को तैयार है । मेरे पास एक डिप्टी सेक्रेटरी महोदय का खत पहुंचा था उन्होंने लिखा था कि वह लाभदायक नहीं है । लेकिन मेरा विचार है कि वह जरूर लाभदायक साबित होगा और उसे अवश्य बनाया जाय । (समय समाप्त)

*श्री रामदीन (जिला मैनपुरी)––माननीय अधिष्ठाता महोदय, मैं विरोधी दल की ओर से जो कटौती का प्रस्ताव रखा गया है, उसका समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं । यह जो पी० डब्लू० डी० का बजट चल रहा है इसको देखने से यह महसूस हुआ कि आजतक १४ वर्ष इस सरकार को आये हो गये । मेरा यह अनुभव है कि यह सरकार ज्यादातर बड़े बड़े शहरों और बड़े बड़े शहरों के नजदीक की सड़कों पर ही ज्यादा ध्यान देती है और निर्माण करती है लेकिन गरीबों की तरफ, गरीब किसानों की तरफ और उन गरीब कर्मचारियों की तरफ इस सरकार का ध्यान नहीं जाता जिनकी तरक्की करने से सरकार को बहुत ज्यादा उन्नति और तरक्की मिल सकती है ।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं कि पहले वह अपने उन कर्मचारियों की तरफ ध्यान दें जिन्हें कि ३० रुपये से लेकर ४० रुपये तक वेतन मिलता है । मैं उनसे निवेदन करूंगा कि वह जरा अपनी आत्मा पर हाथ रख कर देखें, इस वक्त उन्हें १,२०० रुपया प्रति-मास मिलता है और जब कि उनको इसके साथ ही सूबे में घूमने का कुछ भत्ता भी मिल जाता है और शायद इसके अलावा कुछ और पैसा भी पैदा हो जाता हो । तो जब हजार डेढ़ हजार और दो हजार में उनका जीवन व्यतीत होता है तो मंत्री जी उनके कष्ट की ओर भी ध्यान दें कि जिन को वह ३० रुपया मासिक दे रहे हैं । मैं उनसे निवेदन करूंगा कि जिन व्यक्तियों को वह ३०, ४० या ५० रुपया देते हैं उनको कम से कम वह १०० रुपया मासिक प्रतिमास तो दें ताकि वह ईमानदारी से अपने बच्चों का पालन पोषण कर सकें । भ्रष्टाचार के बढ़ने का आज कारण ही यह है कि उनको आप पेट भर खाने को नहीं देते और जब उनका पेट नहीं भरेगा तो वह जरूर ही ऐसे काम करेंगे कि जिससे वह अपने बच्चों का पेट भर सकें ।

दूसरे मैं यह निवेदन करूंगा कि पी० डब्लू० डी० की तरफ से जितनी इमारतें तथा सड़कें बनती हैं उनमें भ्रष्टाचार होता किस तरह से है । मेरी समझ में नहीं आता कि इस विभाग में जितना भी पैसा लिया जाता है वह ईमानदारी से लिया जाता है और उसको भ्रष्टाचार नहीं समझा जाता । क्या है ? कमीशन के जरिये से वह पैसा लिया जाता है । सड़कों में ५ परसेन्ट लेंगे ओवरसीयर, ५ परसेन्ट लेंगे इंजीनियर, ५ परसेंट लेंगे आफिस के कर्मचारी और २–३ परसेन्ट जो कंक्रीट और सीमेंट देखते हैं वहां के स्थानीय कर्मचारी, वह ले लेते हैं । तो २० परसेन्ट पैसा इसमें से निकल जाता है । तो वह ठेकेदार किस तरह से उसे ठीक से बना सकता है ? मैं इमारतों की तरफ मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं । जिस इमारत पर कायदे से २/१ का सीमेंट लगना चाहिये, ३/१ का लगना चाहिये, उस जगह पर ८/१, १०/१ और १२/१ का सीमेंट लगता है । मैं यह सब देखकर ही कह रहा हूं । मैं इमारतों और सड़कों के मामले में बहुत कुछ जानता हूं । मैंने यह सब काम किये हैं, मुझे इसका अनुभव है । तो इसको कैसे दूर किया जाय, इसकी तरफ मंत्री जी ध्यान दें और जो कार्य होते हैं उनको ठीक से बनवाने के लिये मजबूत कदम उठाया जाय तब भ्रष्टाचार दूर हो सकता है । कमी

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया

[श्री रामदीन]

अधिकारियों में ही नहीं है बल्कि मंत्रियों और सदस्यों में भी यह कमी है कि वह यहां से हट कर और वहां जाकर कार्य को नहीं देखते ।

पहले भी मैंने यह कहा था कि जितना भी बजट बनता है, वह कागज पर ही बनता है, कागज पर ही खर्च होता है और कागज पर ही समाप्त हो जाता है । कोई भी सज्जन इस सदन से जाकर यह नहीं देखते कि जो बजट हम पास करते हैं उसके अनुसार कार्य होता है या नहीं । इसीलिये यह सब गड़बड़ होती है । अधिकारी समझते हैं कि हमारे काम को हमारे सिवाय और कोई देखने वाला नहीं है । इसीलिये ५२ करोड़ रुपये का गबन हुआ है । सारी जिम्मेदारी गवर्नमेंट की है । सरकार जब तक जाकर नहीं देखती तब तक उसे दूर नहीं कर सकती है, यह मेरा चैलेन्ज है सरकार को । उसमें जितनी ढील आ गई है उससे इस देश का सत्यानाश होने वाला है । हम यहां से हट कर नहीं जाएंगे और नहीं देखेंगे तो यह कमियां दूर नहीं कर पाएंगे ।

श्रीमन्, १४ वर्ष हो गये, जो १८ प्रतिशत हरिजन कर्मचारी और अधिकारी हर मुहकमे में करने की बात है, यह बड़े शर्म की बात है कि आज तक उसकी पूर्ति नहीं हो सकी । मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि अधिकारियों की पूर्ति न करें लेकिन चपरासी तो रखें जिससे कि गरीबों का पेट भर सके । वह सरकार के नियम का उल्लंघन न करें । उसका पालन करके १८ परसेन्ट जगह उन्हें दें ।

मैं मैनपुरी जिले की तरफ मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं । कुछ सड़कें ऐसी हैं जिन पर कि सावन-भादों में पानी बरसता है तो निकलना बंद हो जाता है । जहां ६ मील का रास्ता तय करके सड़क पर आना चाहिये वहां २० मील तय करना पड़ता है । जैसे एक सड़क है बिहुली से बरना, दूसरी है करहल रोड और तीसरी है समान-मैनपुरी । ये बनवा दी जायं तो जनता को बहुत सुविधा हो जाय ।

हमारे देश के बहुत से विद्यार्थी और बहुत से किसानों के बालक शहीद हुए हैं। मैं जानता हूं कि लखनऊ तथा वाराणसी ऐसे शहरों में जो लोग शहीद हो गये हैं उनके स्मारक बना दिये गये हैं लेकिन छोटी जगहों पर कोई ध्यान नहीं दिया गया । हमारे साथी जमुना प्रसाद त्रिपाठी, सीताराम गुप्त और कृष्ण कुमार विद्यार्थी शहीद हुए और वहां की जनता ने स्मारक बनाने के लिये कदम उठाया लेकिन वह अधूरा पड़ा हुआ है । मेरा निवेदन है कि शहीदों के लिये, जिन्होंने देश की आजादी के लिये खून बहाया है, स्मारक बनाने के लिये ठोस कदम उठाया जाय । अन्त में मेरा कहना यह है कि भ्रष्टाचार को रोकने के लिये ठोस कदम उठाया जाय तभी वह मिट सकता है । इतना कह कर मैं कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करता हूं ।

श्री हरिश्चन्द्रसिंह (जिला बदायूं)—श्रीमान् अधिष्ठाता महोदय, मुझे इस अनुदान पर बोलने के लिये आपने अवसर दिया इसके लिये मैं आपको धन्यवाद देता हूं । इस अनुदान का संबंध दो चीजों से है, एक तो बिल्डिंग बनाने से और दूसरे सड़कें बनाने से । मैं समझता हूं कि अब हम विकास की ओर जा रहे हैं और बड़ी बड़ी योजनायें भी बना रहे हैं । लेकिन सबसे ज्यादा जरूरत हमारे देश को इस वक्त यह है कि हम अपने उत्पादन को बढ़ा सकें । उस उत्पादन के बढ़ाने के लिये हमको जिन जिन चीजों की जरूरत है उनमें सबसे बड़ी और जरूरी चीज सड़कें हैं । रोड्स और बिल्डिंग्स दोनों को जब हम अपनी नजर में रखते हैं तो हम यह देखते हैं कि हम थोड़े से शाहजहां बनते जा रहे हैं । सबसे ज्यादा मकानों की तरफ हमारा ध्यान है और सड़कों का नम्बर उसके बाद आता है ।

मैं समझता हूं कि यदि सरकार उत्पादन चाहती है और विकास की ओर अग्रसर होना चाहती है तो सबसे पहला नम्बर सड़कों का होना चाहिये । इन सड़कों से दो चीजें प्राप्त होती हैं । एक तो यातायात के साधन चाहिये उत्पादन को बढ़ाने के लिये और उसकी वास्तविक कीमत मिल सके काश्तकारों को, इसमें भी वे मदद कर सकेंगे । दूसरी चीज जो इन सड़कों

से होगी वह यह होगी कि (Law and order) ला एंड आर्डर की मेंटिनेन्स थोड़ी सी ज्यादा ठीक हो जायगी ।

बहुत से स्थान ऐसे हैं कि थाने से जिले स्तर तक या तहसील स्तर तक सड़कें नहीं हैं। दो-तीन रोज तक बरसात के दिन ऐसे हो जाते हैं कि मर्डर्स (कत्ल) की रिपोर्ट भी वहां नहीं पहुंचती। मैं जिस क्षेत्र से आया हूं उसके लिये चार वर्ष से बराबर यह कह रहा हूं कि वहां सड़कें नहीं हैं, पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। सन् १८९० में जो ६ मील सड़क बनी थी अभी तक हम उससे आगे नहीं बढ़े हैं और उस क्षेत्र को छुआ तक नहीं गया है। कहा जाता है कि तीसरी पंचवर्षीय योजना में उसका खयाल किया जायगा लेकिन अभी तक जो बजट बना है पहले साल का उसमें कहीं भी उसका जिक्र नहीं है।

एक चीज मैं यह कहना चाहता हूं कि सड़कें चौड़ी की जा रही हैं। सीमेंट की सड़कें बनाई जा रही हैं, वह तो ठीक है। इसमें मुझे कोई आपत्ति नहीं है। लेकिन मैं जरूरी यह समझता हूं कि सड़कों को चौड़ा करने के पहले कुछ सड़कें ज्यादा बनाई जायं जिससे लोगों को इस बात का आभास हो सके कि सरकार कुछ कर रही है। मैं अक्सर कहा करता हूं कि जिस क्षेत्र से मैं आया हूं उस क्षेत्र के लोगों को यह आभास नहीं हो रहा है कि स्वराज्य हो गया है। अक्सर मुझे कहने का मौका हुआ है, बड़े बड़े लोगों तक भी मैंने पहुंचने की कोशिश की है और उनसे कहा है लेकिन कोई सुनवाई नहीं हुई। खैर, मैं आशा करता हूं कि अब सरकार इस तरफ़ ध्यान देगी कि सड़कें बनवाये और जैसा कि मैंने पहले कहा था, बिल्डिंग्स ऐंड रोड्स में रोड्स को प्रायरिटी देनी चाहिये और वे जगहें छांटी जायं जहां सड़कें नहीं हैं, उन जिलों को पहले लिया जाय, यह नहीं कि बराबर बराबर सबको बांट दिया जाय।

ग्रिड फार्मूला के मुताबिक बदायूं जिले के हिस्से में करीब ४५६ मील सड़क आती है और केवल १६१ मील सड़क सन् ५६ तक वहां थी और अब कुछ और बनी है। लेकिन उसमें भी वह क्षेत्र जिनमें सड़कें बिल्कुल नहीं थीं छोड़ दिये गये हैं।

एक चीज मैं और कहना चाहता हूं और वह यह कि यह ठीक है कि हमारे पास धन की कमी है, केवल १८ करोड़ रुपया ही इसमें रखा गया है, लेकिन वेस्टेज बचाने की भी जरूरत है। एक मोटी सी मिसाल जिसको मैं कहा करता हूं यह है कि हर सड़क पर मील गड़ें, यह ठीक है और मील के बीच में फर्लांग गड़ें, यह भी ठीक है, लेकिन हर फर्लांग पर मील का नम्बर लिखा जाना क्यों जरूरी है यह मेरी समझ में आज तक नहीं आया। हर फर्लांग पर जैसे १/१७१, २/१७१, इस तरह से मील का नम्बर लिखा जाता है। मेरी समझ में यह बात नहीं आयी कि इससे क्या फायदा होगा। अगर किसी चीज को किसी आदमी को बतलाना है तो यह कहा जा सकता है कि ७वें मील के छठवें फर्लांग पर यह चीज होनी है। लेकिन ६ फर्लांग बटा ७ मील जो लिखा जाता है यह चीज समझ में नहीं आती। इसके लिये मंत्री जी बतलायेंगे कि इससे क्या फायदा है लेकिन मैं तो समझता हूं कि इस तरह से हर फर्लांग पर जो मील का नम्बर लिखा जाता है उससे काफ़ी वेस्टेज होता है। अगर उस वेस्टेज को बचाया जाय तो काफी और लम्बी सड़क बन जायगी।

एक चीज और है कि एक निर्माण विभाग, उसमें बहुत से इंजीनियर्स और वही इंजीनियर्स हमारे देश के निर्माण में बहुत बड़ा हिस्सा लेंगे। उसमें बड़े-बड़े काबिल इंजीनियर्स हैं, बड़े बड़े काबिल लोग हैं। इसमें दो डिपार्टमेंट्स हैं, एक तो सेक्रेटेरियट का डिपार्टमेंट और दूसरा इंजीनियर्स का डिपार्टमेंट और उस इंजीनियर्स के डिपार्टमेंट को कंट्रोल करता है ऐडमिनिस्ट्रेटिव डिपार्टमेंट जिसका हेड आई० ए० एस० का आदमी होता है। इस तरह से इस निर्माण विभाग में एक तो वह नेशन बन गया है जो कि गवर्न्ड है, जो इंजीनियर्स का है और दूसरा नेशन वह बन गया है जो कि गवर्नर है, जो कि आई० ए० एस०

[श्री हरिश्चन्द्रसिंह]

या आई० सी० एस० का आदमी है। मैं समझता हूं कि सेक्रेटेरियट में जो निर्माण विभाग है अगर उसमें इंजीनियर्स रहें तो वे मंत्री जी को ठीक सलाह दे सकेंगे और जो एस्टीमेट्स और स्कीम्स वगैरह बन कर आती हैं उनका इन्तजाम भी वे ज्यादा अच्छी तरह से कर सकेंगे। मैं समझता हूं कि इस तरफ़ सरकार को अपनी पालिसी रिवाइज करनी पड़ेगी और भ्रष्टाचार को बचाने के लिये भी सेक्रेटेरियट में जो निर्माण विभाग के सेक्रेटरी हैं वे अगर इंजीनियर्स हों तो ज्यादा अच्छी तरह से कंट्रोल कर सकेंगे और करप्शन को भी चेक कर सकेंगे। सरकार को इस तरह से अपनी रोड्स एण्ड बिल्डिंग्स की पालिसी में रोड्स को प्रायरिटी देनी चाहिये और सेक्रेटेरियट में सेक्रेटरी इंजीनियर्स हों। इन चीजों का मैं सुझाव देना चाहता हूं। यह कह कर जो प्रस्तुत अनुदान है उसका मैं समर्थन करता हूं और जो कटमोशन है उसका विरोध करता हूं।

कुंवर श्रीपालसिंह (जिला जौनपुर)---आदरणीय अधिष्ठाता महोदय, प्रस्तुत अनुदान ऐसा है कि इस पर बहुत कुछ कहा जा सकता है। मगर इसको उपस्थित करने वाले गोविन्दसिंह जी ऐसे हैं जैसे कि एक सुलताना कोल्हू होता है जो गन्ने के रस के एक एक कण को चूस लेता है उसी तरह से वह जिस चीज को पेश करते हैं उसको चूस लेते हैं और कोई चीज छोड़ते ही नहीं हैं। अतः सैद्धान्तिक आधार पर कुछ कहना बेकार है क्योंकि वह सब कुछ कह चुके हैं। रहा यह कि थोड़ी सी बात अपने जिले की और सरकार के बारे में कुछ कहना जरूरी है इस मोह को मैं संवरण नहीं कर पाया।

श्रीमन्, एक चीज मेरी समझ में आई वह निवेदन करना चाहता हूं। इस विभाग की परिभाषा मेरी समझ में यह है कि "टूटी हुई सड़कें, टूटा हुआ मंत्री और टूटा हुआ विभाग"। अब टूटी हुई सड़कें तो सारे प्रदेश में हैं और इनका जिक्र सभी माननीय सदस्यों ने किया है। इससे स्पष्ट हो जाता है कि इस विभाग में टूटी हुई सड़कें हैं। अब रहा सवाल यह कि मंत्री कैसे टूटा हुआ। इस विभाग में मंत्री जी भी दो हैं। आधे को तो हमारे चौधरी साहब संभालते हैं और उत्तराखंड को मुख्य मंत्री जी संभालते हैं जब कि पहले एक थे यानी अब टूट कर दो हो गये। श्रीमन्, टूटा हुआ विभाग कैसे हुआ? चीफ इंजीनियर भी इस विभाग में दो हो गये हैं। एक चौधरी साहब के जिम्मे है और दूसरा मुख्य मंत्री के जिम्मे है। इसलिये यह टूटा हुआ विभाग है। अब इस टूटे हुए विभाग के लिये क्या कहा जाय? यह तो टूटा हुआ है ही और हर चीज इसकी टूटी हुई और बिखरी हुई है। इस तरह से इसके काम भी बिखरे हुये हैं। उधर से बड़े जोरों से कहा गया कि टूटी हुई सड़कें बनीं, चौराहे बने, मकान बने, दुनिया भर की चीजें बनीं। लेकिन कहां बनी यह देखने की चीज है। कानपुर से लखनऊ जाने वाली सड़क ईंटें डालकर चौड़ी हुई और गढ़ों को पाट कर बराबर की गई? किस लिये? इसलिये कि कानपुर के बड़े-बड़े लोगों के ऊपर हमारी सरकार का वरद हस्त रहता है क्योंकि उन मिल वालों के वरद हस्त सरकार के ऊपर भी रहते हैं। जब वह सूखे से गीले में आते हैं और गीले से सूखे में जाते हैं तो उनकी कमर में धक्का न लगे। इस लिये यह सड़क ठीक की गई।

बनारस में श्रीमन्, चौराहे बित्ते-बित्ते भर के थे जो पक्के एक-एक बीघे के बना दिये गये। इसके अलावा मकान भी बने। यह सब चीजें हुईं, लेकिन जहां सूबे के प्राण गांवों में रहते हैं उस तरफ किसी की नजर नहीं गई। उधर जाने की आवश्यकता भी नहीं थी क्योंकि वहां तो हमेशा वोट के समय पांच साल बाद पहुंचा जाता है। फिर तो इन नोट वालों से ही मिला जाता है और वोट वालों को छोड़ दिया जाता है।

श्रीमन्, एक बड़ी भारी चीज कल गोविन्द सहाय जी ने कही। कोई भी विषय होगा, माननीय गोविन्द सहाय जी उसको समाजवादी रंग में जरूर रंग लेंगे। इस सार्वजनिक निर्माण विभाग को भी समाजवाद के रंग में रंगा। मगर, श्रीमन्, मैं जानना चाहता हूं कि अगर गांव में सड़कें नहीं बनायेंगे तो समाजवाद को माननीय गोविन्द सहाय या मंत्री जी अपने कंधे पर उठा कर ले जायंगे? उसी सड़क पर से समाजवाद जायगा। जैसे सड़क पर बैलगाड़ी चलती है, मोटर

चलती है, ट्रकें चलती हैं, ठीक उसी तरह से कोई भी विचारधारा सड़कों से पहुंचती है। सड़कों से पहुंचने की बात माननीय गोविन्द सहाय जी ने भी कही। लेकिन अवस्थी जी कह रहे हैं कि समाजवाद हवा से उड़ कर पहुंच जायगा। मैं मानता हूं। पक्की समाजवादी पार्टी हवा में ही उड़ती रहती है। उसको जमीन की आवश्यकता ही नहीं है।

(इस समय २ बजकर ५९ मिनट पर उपाध्यक्ष, श्री रामनारायण त्रिपाठी पुनः पीठासीन हुये।)

श्रीमन्, यह सारी चीजें सही हो सकती हैं अगर एक चीज छोड़ दी जाय। वह है, पक्षपात। वह बड़ी बुरी बला है। जिस किसी को लग जाती है उसका सत्यानाश कर डालती है। हमारे मौजूदा मुख्य मंत्री के सिंहासनारूढ़ होने पर बड़ा दुन्दुभी-नाद हुआ कि मितव्ययिता होगी, पक्षपात नहीं होगा, तमाम देश भर की चीजें होंगी। हम लोगों ने बड़ी उम्मीदें लगायीं कि जरूर कुछ न कुछ होगा। राज्य बदला है, सिंहासन बदला है, कुछ न कुछ होगा। मगर जब पुराने मुसाहबीन और अराकीन फिर आ गये, तो वही नकशा सामने आ गया जो पहल था। काम भी वही शुरू हो गया।

अब मैं मंत्री जी का ध्यान अपने जिले की तरफ दिलाना चाहता हूं। मंत्री जी अभी इस मंत्रिमंडल में बिल्कुल नये आये हैं। इसलिए बकीया उनके दोस्त थोड़ा भड़काते हों, दिल की बात न कहते हों, उनके दिल की बात मैं निवेदन करना चाहता हूं, और सप्रमाण करूंगा। मेरे जिले में एक सड़क शाहगंज–बादशाहपुर तक की थी। इतनी जरूरी सड़क थी कि इस नेशनल सरकार के स्थान पर जब अंग्रेजों की सरकार थी, चूसने वालों की सरकार थी, जोंक की सरकार थी, उसने भी उसकी अहमियत को महसूस किया और १९३७ में वह सड़क बनाने के लिए ले ली गयी थी और तीन पुल—सई पर, गोमती पर और पीली नदी पर बनाने के लिए १९३७ में मंजूर हो चुके थे पर विषम परिस्थितियां आ गईं जिससे वह पूरा नहीं हो सका। उस सड़क की इतनी महत्ता होते हुए भी अबकी मर्तबा जब पहले चौधरी साहब सार्वजनिक निर्माण विभाग के मंत्री थे, इस गुट के पहले, उन्हीं के समय में वह सड़क हमारे जिले में दूसरी प्रायरिटी पर आ गयी थी। अन्तरिम जिला परिषद् ने हमारे पास लिख कर भेजा कि आपकी सड़क दूसरी प्रायरिटी पर हो गयी है। पहली प्रायरिटी पर १३ मील की सड़क माननीया ताराबेवी जी के क्षेत्र में थी। उसको केन्द्रीय सरकार ने ले लिया है। तो अब इस सड़क को दूसरी प्रायरिटी से पहली प्रायरिटी पर आ जाना चाहिए था। लेकिन चूंकि पुराने मुसाहबीन अराकीन आ गये, उन्होंने पुराने हथकंडे शुरू किये और उस सड़क को काट कर खत्म कर दिया। अब जो कुछ भी काम होगा जौनपुर जिले में सारा का सारा केराकत तहसील में। सड़क बनेगी तो केराकत तहसील में, गोमती पर पुल बनेगा तो केराकत तहसील में, सरकार के पंजे में जितनी ताकत है, अगर जौनपुर के ऊपर वर्षा होगी तो केराकत तहसील में। क्योंकि वहां के विधायक महोदय कांग्रेस के जिला सभापति हैं तथा एक मंत्री के नाक के बाल हैं। इसीलिए मैं निवेदन कर रहा था कि केवल पक्षपात छोड़ दिया जाय, अगर यह एक चीज छोड़ दी जाय तो सब चीज ठीक हो जाय। प्रमाण क्या है कि पक्षपात होता है? भूत वह जो सर पर चढ़ कर बोले। मैं खुद नहीं कह रहा हूं। माननीय मंत्री जी गवाही में बैठे हुए हैं। कल माननीय हुकुम सिंह जी ने कितनी तारीफ की थी कि बहराइच में यह सड़क बन गई और पुल बन गया और कैसरगंज से बहराइच को जाने वाली सड़क बन गई और न मालूम कितनी चीजें बन गईं। यह क्यों बन गईं? बतलायें कि ये सड़क बहराइच में ही क्यों बनीं? जौनपुर में क्यों नहीं बनीं? प्रतापसिंह जी के फ्रन्टियर एरिया में क्यों नहीं बनीं? जब पक्षपात से काम होगा तो उसकी कभी भी इज्जत नहीं की जा सकती और हमेशा वह गलत काम होगा।

मेरा अनुभव है और मैं जानता हूं कि माननीय चौधरी साहब इस पक्षपात से ऊपर हैं। इसलिये मुझे यह उम्मीद है कि शायद मेरी बात उनकी समझ में आ जाय और जिस फर्स्ट प्रायरिटी पर हमारी सड़क को रखा गया था फिर से वह उसी पर उसको रखेंगे तो बड़ी कृपा होगी।

[कुंवर श्रीपालसिंह]

इससे वहां की जनता का बड़ा लाभ होगा। यह सड़क तीन जिलों को मिलाने वाली है। फैजाबाद, जौनपुर और इलाहाबाद को यह सड़क जोड़ती है। यह ऐसी जगहों से होकर आती है जहां पर बाढ़ आम तौर पर आती है। कोई आदमी वहां पैदल पहुंच नहीं पाता है। वहां पर जब तक उस सड़क को नहीं बनाया जायगा तब तक जौनपुर का वह क्षेत्र पिछड़ा हुआ रहेगा

*श्रीमती चन्द्रावती (जिला बिजनौर)---माननीय उपाध्यक्ष महोदय, सदन में जो प्रस्तुत मांग है मैं उसका समर्थन करने के लिये खड़ी हुई हूं। दो दिन से इस मांग पर बहस हो रही है। उसको मैंने बड़े गौर से सुना और करीब-करीब २, ३ बातों पर सदन के भीतर सभी आदमियों की एक राय पाई गई। इस डिपार्टमेंट का नाम पब्लिक वेस्ट डिपार्टमेंट बतलाया गया। मेरे खयाल में यह सही है और मैं अगर इसका नाम गड़बड़झाला डिपार्टमेंट रखूं तो शायद उचित ही होगा। उपाध्यक्ष महोदय, गड़बड़झाला डिपार्टमेंट एक ऐसा गड़बड़झाला है कि इसकी गड़बड़ी को निकालने के लिये माननीय मंत्री महोदय अभी तक असमर्थ हैं। लखनऊ में एक गड़बड़झाला मार्केट है जिसके लिये यह बतलाया जाता है कि वहां पर सब चीजें उचित दाम पर मिलती हैं लेकिन वहां पर जाकर देखिये कि सब चीजों के दाम और मार्केट से ज्यादा पाये जाते हैं। यह डिपार्टमेंट ऐसा है कि सारा काम सड़कों का इसके द्वारा अच्छी तरह से होना चाहिये लेकिन जितनी गड़बड़ इस डिपार्टमेंट में पाई जाती है उतनी गड़बड़ और विभाग में नहीं पाई जाती है। यह सही है कि इस विभाग ने अच्छे काम किये हैं, अच्छी इमारतें बनाई हैं लेकिन एक बच्चा बालू के रेत से एक घर बना लेता है और अपने मनोरंजन के लिये उसको बना कर देखता है कि उसने एक घर बनाया है। जब कुछ ही मिनटों में वह उससे अपने पैर को हटा लेता है तो वह घर स्वयं टूट जाता है। इस डिपार्टमेंट के द्वारा भी जो इमारतें बनाई जाती हैं वह २, ३ महीने के बाद बालू के मकान की तरह से ढहना शुरू हो जाती हैं। यह सही है कि इस डिपार्टमेंट का काम बहुत महत्व का है और देश की प्रगति में अच्छा कार्य कर सकता है। यहां १,२ भाई ने बतलाया कि २० फीसदी कमीशन इमारत बनने के पहले हो या सड़क के बनने के पहले ही रख दिया जाता है। इसका तखमीना लगाते वक्त ही, उपाध्यक्ष महोदय, मैं कहने में संकोच नहीं करती कि वह कमीशन उसमें रखा जाता है। ऐसा वह समझते हैं कि जैसे उनके लिये यह जन्म सिद्ध अधिकार है। इसी तरह से वह उस कमीशन को लेने में बुराई नहीं समझते। उनका अपना-अपना कमीशन बंटा हुआ रहता है। यह सही है कि वहां ओवरसियर से लेकर ऊपर के अधिकारी तक वह कमीशन जाता है। इस कमीशन की बुराई को दूर करने के लिये, मैं अफसोस के साथ कहती हूं, सरकार ने कोई न उपाय निकाला है और न खोजा है। विभाग में दूसरी चीजें आये दिन सुनने में आती हैं कि इसके आंकड़े मंगाये जा रहे हैं, इसकी खोज की जा रही है, लेकिन विभाग इसके लिये एक सुषुप्तावस्था में पाया जाता है।

उपाध्यक्ष महोदय, चूंकि समय थोड़ा है इसलिये मैं ज्यादा क्रिटिसाइज नहीं करना चाहती, एक ही चीज के लिये सुझाव देना चाहती हूं। जो डिस्ट्रिक्ट बोर्ड की सड़कें थीं वह इस विभाग के अन्तर्गत आ गयी हैं। मेरा सुझाव है कि देहात के क्षेत्र को इसके बाद भी पी० डब्लू० डी० छू नहीं सकता। इसलिये उनका काम पंचायतों द्वारा कराया जाय और ऐसी सड़कों को प्राथमिकता दी जाय कि जो उन क्षेत्रों को बड़ी सड़कों से मिलाती हैं। इसके लिये उपाय खोजे जा सकते हैं और सुझाव मंगाये जा सकते हैं। ब्लाक्स आदि जो बनते हैं उनके एरियाज में थोड़ी बहुत सड़कें बन जाती हैं लेकिन चारों ओर उन्नति नहीं हो पाती। बहुत सा क्षेत्र यूं ही पड़ा रहता है। मैं समझती हूं कि अगर इसमें कुछ कार्य किया जाय तो उससे देहाती भाइयों का बड़ा लाभ हो सकता है।

---

* वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

इस विभाग के लिये एक दूसरा सुझाव मेरा यह है कि जो काम सरकारी भवन निर्माण आदि का किया जाता है, या सड़कों का किया जाता है उसके लिये ठेकेदारों की व्यवस्था है। ठेकेदार पहले तो अपना पेट भरने को सोचते हैं और उसके बाद काम को। अगर यह विभाग अपने द्वारा ही उन इमारतों और सड़कों का निर्माण कराये और ठेकेदारों की पद्धति को खत्म कर दे तो मैं समझता हूं कि अधिक लाभ हो सकता है। अगर विभाग ऐसा करने में असमर्थ है तो उसे ठेकेदारों पर कड़ी निगाह रखनी चाहिये। ऐसा करने से देश का अधिक लाभ हो सकता है। थोड़ा अपना प्रलोभन छोड़ने, कमीशन की प्रथा का अन्त करने से देश का अधिक लाभ होगा और तमाम बुराइयां हट सकती हैं।

मैं ज्यादा समय न लेकर अपने क्षेत्र की एक बात कहना चाहती हूं। मैं ऐसे क्षेत्र से आयी हूं कि जहां हर साल बाढ़ आती है। वहां सड़कों की व्यवस्था देख कर पता नहीं लगता कि देश ने कुछ भी प्रगति की है। गंगा के किनारे होने के कारण उस क्षेत्र में बड़ी व्यवस्था की आवश्यकता है। मेरा उस क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करने का यह ९वां साल है, मैंने डेबिलगढ़ के पुल के लिये कई बार प्रश्न भी किये, लेकिन मैं समझती हूं कि विभाग उस क्षेत्र के लिये कोई काम करना अनुचित समझता है। वहां लैहपी एक नदी है जो गंगा के तमाम पानी से उस क्षेत्र को जलमग्न कर देती है। २०, २५ गांव इससे पीड़ित हैं और उस क्षेत्र पर ध्यान देने की जरूरत है। इस समस्या को सुलझाने के लिये विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। दूसरी बात मैं यह कहना चाहती हूं कि बिजनौर से मुरादाबाद तक की जो सड़क है, उसको पक्की किया जाय। मुझे पता नहीं कि वह तृतीय पंचवर्षीय योजना में शामिल है या नहीं, किन्तु वह एक ऐसी सड़क है जो दो जिलों को कनेक्ट करती है और वहां का डाइरेक्ट रूट होने की वजह से व्यापारियों को बहुत फायदा होता है। मैं माननीय मंत्री जी से यह प्रार्थना करूंगी कि यदि उसे तृतीय पंचवर्षीय योजना में न लिया गया हो तो उसे लेने की कृपा करें। अन्त में मैं और कुछ न कह कर इतना ही कहना चाहती हूं कि इस गड़बड़झाला को और गड़बड़ न किया जाय, नहीं तो इससे देश का भला न होगा।

*श्री रामकुमार वैद्य (जिला मुरादाबाद)—आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं श्री गोविन्द सिंह जी के कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। श्रीमन्, कटौती का प्रस्ताव इसलिये लाना पड़ता है कि हमारे पास उसके अतिरिक्त दूसरा कोई मार्ग नहीं जिससे कि हम किसी ग्रान्ट को अगर बढ़ाना चाहें तो बढ़ा सकें। उसके लिये नियमानुसार अगर कोई रास्ता है तो वह यही कटौती के प्रस्ताव का है। जिस प्रकार की बहस इस वर्ष इस सम्बन्ध में हुई है उससे यह निश्चित रूप से प्रतीत होता है कि सभी माननीय सदस्यों की यह भावना रही है कि सड़कों के बनाने के लिये तथा पुलों के निर्माण के लिये जो १९ करोड़ की धनराशि रखी गयी है वह बहुत कम है। जैसा मैंने निवेदन किया, हमारे पास दूसरा कोई मार्ग नहीं है, इसलिये मैं इस कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करता हूं।

श्रीमन्, जहां तक सार्वजनिक निर्माण विभाग का संबंध है उसका कार्य सड़कों को बनाना, पुलों का निर्माण करना और सरकारी आवश्यकताओं के अनुसार भवन आदि का निर्माण कराना है। मैं, श्रीमन्, आपके द्वारा, माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि अभी कुछ दिन पूर्व जो तृतीय पंचवर्षीय योजना की रूपरेखा हमारे सामने रखी थी उसमें हमने देखा कि सड़कों और पुलों आदि के निर्माण के लिये जो रकम रखी गई थी हमारे देश और हमारे प्रदेश की आवश्यकताओं को देखते हुये वह नगण्य थी। दूसरी पंचवर्षीय योजना में सड़कों के निर्माण के लिये १६ करोड़ रुपया रखा गया था, इस तृतीय योजना में १८ करोड़ रुपया रखा गया है।

---

* वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री रामकुमार वैद्य]

इस संदर्भ में बहुत कुछ माननीय प्रतापसिंह जी ने कहा है और मैं भी उन्हीं की भावनाओं का समर्थन करता हूं। मैं आशा करता था कि कम से कम इस विभाग के लिये ३२ करोड़ रुपया रखा जायेगा, इसलिये कि हम बिना सड़कों के, बिना आवागमन के साधनों के, अपने प्रदेश में किसी प्रकार की तरक्की नहीं कर सकते। अगर हम अधिक अन्न उत्पादन करना चाहते हैं, नागरिक एवं सामाजिक उन्नति चाहते हैं, तो उसके लिये अन्य साधनों के साथ-साथ यह भी अत्यन्त आवश्यक है कि यातायात के साधन पर्याप्त मात्रा में हों। इसी संदर्भ में मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि जब देहली में मुख्य अभियन्ताओं का २२ वां अधिवेशन हुआ था, उस समय राष्ट्रपति महोदय ने भी कहा था कि सड़कें, आवागमन के साधन, पुल आदि यह किसी भी देश की संस्कृति के द्योतक हैं। इसलिये प्रत्येक ग्राम को किसी न किसी सड़क से जोड़ देना चाहिये। अखिल भारतीय कांग्रेस ने भी यही लक्ष्य निर्धारित किया था। हमारी दो पंचवर्षीय योजनायें बीत चुकी हैं, तीसरी योजना भी हमारे सामने है, लेकिन सड़कों की ओर बहुत कम ध्यान दिया गया है, हम इस ओर बहुत पिछड़े हुये हैं। मैं पक्षपात की बात तो नहीं कहता, लेकिन जब मैं बिजनौर जिले को देखता हूं तो अवश्य यह कहना पड़ता है कि जिस तरह से वहां विकास हुआ है उसी तरह से दूसरे जिलों में भी विकास होना चाहिये था। अगर उसी तरह दूसरे जिलों में भी सड़कें बन जातीं तो मुझे प्रसन्नता होगी। मैं तो यह चाहता हूं कि आप हर जिले के लिये समन्वय की नीति अपनायें।

२८ मार्च को सार्वजनिक निर्माण विभाग के उप मंत्री महोदय मुरादाबाद तशरीफ ले गये थे। वहां जिला बोर्ड में सारे दिन बहस के बाद एक प्रस्ताव पास हुआ था और उसमें यह निर्णय लिया गया था कि मुरादाबाद के लिये ७२ मील लम्बी सड़कों की आवश्यकता है। उसके बाद सरकार ने उन लक्ष्यों को प्रायः स्वीकार भी कर लिया था। लेकिन वास्तव में हुआ क्या? मुरादाबाद में तृतीय पंचवर्षीय योजना में जो वास्तव में अलाटमेंट किया गया तो साढ़े नौ मील लक्ष्य रखा गया है, प्रति वर्ष दो मील से भी कुछ कम। इसमें सरकार को कुछ बाधायें हो सकती हैं, लेकिन मैं यह कह रहा था कि हम विकास के युग से गुजर रहे हैं। हमने अपने सारे साधनों को दांव पर लगा दिया है अपने आर्थिक और सामाजिक विकास के लिये। तो बिना सड़कों के किस तरह से सिंचाई के साधन गांव जा सकते हैं? चिकित्सालय और विद्यालय का किस तरह से वहां निर्माण कर सकते हैं और युगानुकूल उन्नति किस प्रकार हो सकती है, जिसको हम गांव तक ले जाना चाहते हैं? यह स्पष्ट है कि सारा भारतवर्ष गांवों में बसा हुआ है। यह ठीक है कि नगरपालिकाओं के अन्तर्गत सड़कें बनती हैं। उसमें सरकार का विशेष अनुदान ५० प्रतिशत रहता है शायद, लेकिन इसके विपरीत ग्राम सभाओं को सड़कें बनाने का अधिकार दिया गया है, यद्यपि एक छोटे से ग्राम में पक्की सड़क बन ही कैसे सकती है? खड़ंजे वगैरह लग जाते हैं, लेकिन सरकार की नीति सर्वथा उपेक्षापूर्ण है। उस तरह से आप न ग्रामों में सड़कों को नियोजित कर सकेंगे, न मार्गों का विकास कर सकेंगे।

गांव में खड़ंजे नियोजन के अन्तर्गत बनाये जा रहे हैं। सम्भव है कि यह असम्बद्ध हो, लेकिन उनमें भी हम देखते हैं कि एक रूपता का कोई ध्यान नहीं रखा जाता। जैसे कि पुराने कच्चे रास्ते हैं, उनको जैसे तैसे पक्के करने की बात होती है तो उस ओर कोई नियोजित ढंग से काम नहीं लिया जाता है। हमारे जिले में साढ़े तीन सौ मील कच्ची रोड है और एक मील भी पक्की रोड नहीं है। तो ऐसी स्थिति में किस प्रकार हमारा यह लक्ष्य पूरा होगा, यह समझ में नहीं आता। भारतीय रोड कांग्रेस और योजना कमीशन कहते हैं कि २० वर्ष में प्रत्येक गांव का किसी न किसी सड़क से सम्बन्ध हो जाना चाहिये, लेकिन पिछले १० वर्ष जो बीत गये उनकी प्रगति को देखते हुये हमें यह संदेह है कि यह काम पूरा हो सकेगा।

जो राशि इस वर्ष सड़कों के लिये रखी गई है, तृतीय पंचवर्षीय योजना में जिसका उल्लेख है, वह इस प्रदेश की आवश्यकताओं को देखते हुये न उचित है और न उस आवश्यकता को किसी अंश में पूरा करने वाली है। इसलिये मैं निवेदन करूंगा कि सड़कों के तेजी से विकास पर अधिक से अधिक ध्यान दें।

भ्रष्टाचार वगैरह की बात पब्लिक वर्क्स डिपार्टमेंट में कही जाती है । मैं उस सम्बन्ध में कुछ नहीं कहूंगा, न मेरे पास समय है और न कहना चाहता हूं । यही कहना चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी कृपा कर यह करें कि हमारे पब्लिक वर्क्स डिपार्टमेंट की जो छोटी सर्विसज हैं उनके स्थायीकरण पर जल्दी से जल्दी ध्यान दें और उनको इंजीनियर्स की मर्जी और रहम पर न छोड़ें । संतुष्ट कर्मचारी अपने काम को भली भांति निर्वहन करते हैं और अगर वेतन को बढ़ाया जाय और उचित मात्रा में मिलने लगे तो जो हमारे यहां वेस्ट आफ मैटिरियल, वेस्ट आफ टाइम और वेस्ट आफ एनर्जी होती है, उसमें बहुत कुछ कमी हो जायगी ।

मैं अपने जिले के सम्बन्ध में कुछ थोड़ा सा कह कर समाप्त करूंगा । मुरादाबाद की अमरोहा तहसील में लगभग साढ़े छः सौ गांव हैं । वहां सदर मुकाम और कांठ के बीच में साढ़े बारह मील की दूरी है और कांठ के रहने वालों को अपने सदर मुकाम पर पहुंचने के लिये साढ़े सैंतीस मील की यात्रा रेल द्वारा करनी पड़ती है । वर्षा ऋतु में वहां बड़ी परेशानी है और सारे जन-जीवन को वह मार्ग त्रस्त किये हुये हैं । न वहां आधुनिक संसार की सुविधायें है, न किसी प्रकार का आराम । तो उस ओर कृपा कर अवश्य ध्यान दें । ४ वर्ष पहले भी कहा था, लेकिन दुर्भाग्य से कुछ नहीं किया गया । यह अत्यन्त आवश्यक है और बड़ी लज्जाजनक बात भी है कि हम इस जमाने में जबकि ग्रामों में जाकर काम करते हैं और ग्रामवासियों में सहयोग की भावना देखना चाहते हैं तो उनको आवश्यक सुविधाओं से वंचित रखें ।

कृपया मुझे आधा मिनट और दे दें । एक नैनीताल और देहली के बीच में जो सड़क है जो मुरादाबाद को कालाढुंगी और खुरपाताल होकर जाती है, वह बन गई, लेकिन पक्की नहीं हुई । जिस सड़क पर ऐम्बैसडर और राष्ट्रपति गये और माननीय मंत्री जिस सड़क पर सफर करेंगे उसको कच्चा रखते हुये किस तरह से काम चल सकेगा ? उसका सामरिक महत्व भी बढ़ गया है । श्रीमन्, बड़े दुख की बात है कि देहली, नैनीताल जैसे महत्वपूर्ण स्थानों को मिलाने वाली सड़क पर मुरादाबाद में रामगंगा पर कोई पुल नहीं है । रेल के पुल से काम नहीं चलता है, चार चार ६–६ घंटे तक मार्ग अवरुद्ध रहता है । इसलिये रामगंगा पर पुल बनाया जाय । मैं आशा करता हूं कि मंत्री जी इस ओर अवश्य ध्यान देंगे ।

श्री यमुनासिंह (जिला गाजीपुर)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्तुत कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं । मान्यवर, मेरे विचार से कोई भी जिला, प्रदेश या देश तब तरक्की कर सकता है जब एक जिला दूसरे जिले से अच्छी सड़कों के द्वारा लगा हुआ हो । इसमें कोई छिपाने की बात नहीं है कि सरकार का उस तरफ रुख है लेकिन फिर भी क्रान्तिकारी परिवर्तन होने की आवश्यकता दिखाई पड़ती है । मैं आपके द्वारा गाजीपुर की सड़कों की तरफ मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं । एक सड़क गाजीपुर से बुजुर्गा-शादियाबाद-बहरियाबाद होती हुई आजमगढ़ जाती है । अग्रवाल साहब गाजीपुर की परिषद् की मीटिंग में थे । परिषद् में सर्व सम्मति से यह चीज तय हुई कि तृतीय पंचवर्षीय योजना में इस सड़क को प्रथम रखा जाय लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि योजना में उसकी कोई चर्चा नहीं है । मैं मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वह इसका जवाब दें कि ऐसा क्यों किया गया । इस इलाके के साथ धोखा क्यों किया गया ? आखिर वह इलाका भी इसी प्रदेश का एक अंग है । उस इलाके के व्यक्तियों ने सन् ४२ में काफी कुर्बानी की थी । मैं चाहूंगा कि मंत्री जी दो शब्द इस बारे में अवश्य कहें कि इस सड़क को योजना में क्यों सम्मिलित नहीं किया गया क्योंकि परिषद् में सर्वसम्मति से यह सड़क तय हो चुकी थी ।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि गाजीपुर में जबसे नदियों का व्यापार खत्म हुआ तबसे गाजीपुर वीरान हो गया क्योंकि वहां पर रेलवे के कोई विशेष साधन नहीं हैं, कोई माल आसानी से वहां आ जा नहीं सकता है । सारा रोजगार वहां ठप है । वहां पर

[श्री यमुनासिंह]

सबसे जरूरी चीज यह है कि गंगा पर पुल बनाया जाय । इस विषय में मैं सरकार से जोरदार शब्दों में अपील करूंगा कि अगर ऐसा नहीं हुआ तो गाजीपर वीरान हो जायगा । सरकार से यह कोई भिक्षा मांगने का सवाल नहीं है बल्कि गाजीपुर जनता का यह हक है । सरकार को इस बात पर गौर करना जरूरी है ।

तीसरी बात मुझे यह कहनी है कि सड़कों पर पी० डब्ल्यू० डी० के जो मजदूर काम करते हैं उनको आज के इस युग में भी जब कि पानी और लकड़ी पर कन्ट्रोल चल रहा है केवल ४० रुपये तनख्वाह मिलती है । यह निहायत अफसोस की बात है । जो मजदूर फावड़ा और खांची लेकर मिट्टी फेंकते हैं उनको मजदूरी में इस सरकार की तरफ से एक महीने में ४० रुपये दिये जाते हैं । क्या आप सोच सकते हैं कि आज के इस युग में ४० रुपये पाने वाला मजदूर किस प्रकार से अपनी उन्नति कर सकता है ? यह इस सरकार के लिये लज्जा और अभिशाप की बात है । सरकार को उनकी तरफ विशेष ध्यान देना चाहिये । (धन्यवाद)

श्री रामलाल (जिला बस्ती)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूं कि दो दिन उठने-बैठने के बाद आपका ध्यान मेरे ऊपर पहुंचा । मान्यवर, मैं प्रस्तुत अनुदान का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं । जिस देश में अधिक से अधिक सड़क न हों, जिस देश में अधिक से अधिक नदियों पर पुल न हों उस देश का निर्माण कार्य कभी सम्भव नहीं हो सकता । इसलिये मैं समझता हूं कि मंत्री जी को इस अनुदान के लिये अधिक से अधिक धनराशि मांगनी चाहिये थी । इस अनुदान पर भी टीका-टिप्पणी की जाय, यह बात मेरे खयाल से मुनासिब नहीं मालूम होती । बल्कि सदन को चाहिये था कि सर्वसम्मति से इस प्रस्ताव को रखते और सरकार से मांग करते कि इस अनुदान को कम से कम दुगना बढ़ाया जाय ताकि देश में अधिक से अधिक सड़कें बन सकें ।

समय बहुत कम है इसलिये मैं मंत्री जी का ध्यान अपने जिला बस्ती की ओर दिलाना चाहता हूं । श्रीमन्, ५७–५८ के बजट से लगातार महुली–मंहसो रोड की मांग की जाती रही है लेकिन पता नहीं उस सड़क के दुर्भाग्य से या उस एरिया के किसानों के दुर्भाग्य से अभी तक कोई आर्डर उसके बारे में नहीं पहुंचा है । मंत्री जी उस सड़क की ओर ध्यान दें ।

दुगौलिया-आमा रोड पर मनवर नदी पड़ती है । वहां पर एक नहान लगता है । महाभारत काल में जब पांडवों को बनवास हुआ था उस वक्त उन्होंने पंडूरघाट पर यज्ञ किया था उसी समय से उसको बहुत महत्वपूर्ण स्थान माना जाता है । वह सड़क भी बहुत खराब हालत में है । माननीय मंत्री जी उसको भी बनवाने की कृपा करें । प्रथम पंचवर्षीय योजना में उस सड़क को लिया गया था तो मंत्री जी पंडूरघाट पर मनवर नदी पर पुल बनवाने की कृपा करें ताकि इस पुनीत स्थान का उद्धार हो और वहां की जनता भी प्रसन्न हो ।

लालगंज स्थान पर कुआनो और मनवर नदी मिलती हैं इसलिये उस स्थान को त्रिमुहानी भी कहते हैं । वहां पर भी एक नहान लगता है जहां लाखों नर नारी नहाने के लिये आते हैं । एक बार वहां एक नाव दुर्घटना हो गई थी और उसमें बहुत से नर, नारी और बच्चे मर गये थे । सन् १९५३ से इस पुल के लिये निवेदन करते चले आये हैं । मंत्री जी उस पुल को बनवाने की कृपा करें । मान्यवर, वह एरिया ऐसा है जहां घाघरा, मनवर और कुआनो नदियां बहती है । बरसात में सारा आवागमन बंद हो जाता है । इसी प्रकार से इस क्षेत्र में मुंडेरवा बाजार है । वहां से एक सड़क लालगंज गई है । उसका भी बनना बहुत जरूरी है ।

हमारे बस्ती जिले में बहुत सी चीनी मिलें हैं । वहां के किसान अधिक से अधिक गन्ना पैदा करते हैं और वह गन्ना मिलों को देते हैं लेकिन सड़कों के खराब होने के नाते किसानों और बैलों की बड़ी दुर्दशा होती है । वे खराब सड़कें बड़ी दुखदायी होती हैं । इसलिये हमारे यहां सड़कों के बनवाने के लिये मंत्री जी विशेष ध्यान दें ताकि वहां के लोग यह भी समझ सकें कि सरकार किसानों को फायदा पहुंचा रही है । न मुझे कोई टीका टिप्पणी करनी है,

न आलोचना करनी है कि भ्रष्टाचार कहां है, कहां नहीं है । श्रीमन्, मैं तो सीधी बात यह जानता हूं कि देश में अधिक से अधिक सड़कें और पुल बनने चाहिये और माननीय मंत्री जी का ध्यान उस तरफ जाना चाहिये । बाकी मैं इस प्रस्तुत अनुदान का समर्थन करता हूं ।

*श्री शिववचन राव (जिला देवरिया)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्तुत अनुदान का समर्थन करने और कटौती के प्रस्ताव का विरोध करने उठा हूं । आजकल जो सड़कों और पुलों के बनाने का काम चल रहा है वह बहुत ही महत्वपूर्ण काम है । अंग्रेजी हुकूमत के बमुकाबले आज सड़कों और पुलों का काम बहुत ज्यादा बढ़ा है । अगर हिसाब लगाया जाय और पहले से मुकाबला किया जाय तो आज कोई मुकाबला नहीं है ।

हां, यह बात जरूर है कि जो काम होता है वह जोरों से होता तो है लेकिन काम में थोड़ा सा ढीलापन रह जाता है । ढीलापन इस माने में कि विभाग के उच्चाधिकारी, जो इंजीनियर्स आदि हैं, जो बड़ी लम्बी-लम्बी तनख्वाह लेते हैं वे काम की तरफ मेहनत नहीं करते हैं और उसकी तरफ ध्यान नहीं देते । आज जो बिल्डिंग्स या पुल बनते हैं वे अंग्रेजी काल के बने हुये पुल और बिल्डिंग्स की तरह मजबूत नहीं हो पा रहे हैं । इसके लिये इस विभाग के उच्चाधिकारी ही दोषी हैं । आज यह कहा जाता है कि इस विभाग में भ्रष्टाचार बहुत ज्यादा है । मैं यह महसूस करता हूं और जानता भी हूं लेकिन भ्रष्टाचार का जहां तक ताल्लुक है वह उच्चाधिकारियों में नहीं है । सम्भव है कि उनमें भी चन्द आदमी ऐसे हों लेकिन भ्रष्टाचार ओवरसियरों, ठेकेदारों और कुछ-कुछ दफ्तरों में चलता है । ठेकेदारों को बार-बार दफ्तर में जाना पड़ता है क्योंकि उनको इस बात का निश्चय नहीं होता कि जिस सड़क पर वे इस साल हैं अगले साल भी उसी सड़क पर रहेंगे । मेरा सुझाव यह है कि ठेकेदारों को तीन साल या पांच साल के लिये स्थाई कर दिया जाय और उन लोगों को जो सड़कें दे दी जायं उनको बराबर देखा जाय और अगर कोई कमजोरी या गड़बड़ी होती हो तो उनको जबरदस्त सजा दी जाय और ज्यादा से ज्यादा फाइन किया जाय । जब तक ठेकेदारों को इस बात का भरोसा नहीं होगा कि इस साल जो सड़कें मेरे पास हैं वे अगले साल भी रहेंगी तब तक वे इसी तरह से लूटपाट करते रहेंगे । अगर ठेकेदारों को स्थाई बना दिया जायगा तो वे काम भी ठीक करेंगे और उनकी तरफ विशेष ध्यान दिया जायगा तो सड़कें व बिल्डिंग्स भी मजबूत बन सकेंगी ।

दूसरी बात यह है कि विकास विभाग की तरफ से तीन-तीन, चार-चार और पांच-पांच मील की छोटी-छोटी सड़कें बनी हैं जो गांव से शहर का सम्बन्ध जोड़ती हैं । इससे गांव से लोगों को शहर तक आने और जाने में भी काफी सुविधा होती है ऐसी सड़कें जो कंकरीली बनी हैं उनको विभाग को चाहिये कि अपने अंडर में ले लें ताकि वे सड़कें ज्यादा दिनों तक कायम रह सकें और उनकी मरम्मत भी बराबर होती रहे ।

देवरिया जिला तो एक तरह से पिछड़ा हुआ जिला कहा जाता है लेकिन इसके बावजूद भी पहले के मुकाबले में वहां सड़कें अधिक हैं । भरथुआ से भटनी को जाने वाली एक सड़क का ५ मील का टुकड़ा है । भटनी उस जिले का एक बहुत बड़ा रेलवे जंक्शन है जहां से होकर बहुत से बाहर के यात्री भी कुशीनगर को जाते हैं । इसी तरह से देवरिया से लार होते हुए एक रोड जाती है, अगर यह सड़क बन जाय तो उससे भी लोगों को काफी सुविधा हो सकती है । भुसैला से भागलपुर का १० मील का टुकड़ा है जो बलिया से आजमगढ़ को जोड़ता है, अगर वह सड़क बन जाय तो लोगों को काफी सुविधा हो जायगी । वहां के किसानों को बाजार आने और जाने में काफी सुविधा हो जायगी । छोटी गंडक बिहार से मिलती जुलती है और भटनी स्टेशन के उत्तर में कोई सड़क नहीं है । सरकार ने इधर टेस्ट वर्क के द्वारा एक सड़क बनाई है,

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया ।

[श्री शिववचन राव]

अगर यहां पुल बन जाय तो बिहार तक से आने जाने का सरल रास्ता हो जाता है और उद्धार हो सकता है । दूसरे सलेमपुर-सीवान-छपरा सड़क पर छोटी गंडक का पुल बनने की बात कई बार सोची गई, वहां पर मंत्री जी भी गये और उन्होंने आश्वासन दिया और सिंचाई विभाग ने भी वहां एक छोटा सा पुल बनाया है लेकिन वह भी दो, एक मास ही काम देता है और बरसात में वह काम का नहीं रहता बल्कि उस वक्त पुल के ऊपर से ३-४ हाथ पानी बहता है और लोग इधर से गुजरते हैं तो सरकार को कोसते हैं और उन ठेकेदारों को कोसते हैं कि यह पुल कैसा बनाया गया है । वह पुल दरिया के बीच में खड़ा हुआ है और उस की यह बड़ी खराबी है । कुछ मरम्मत होने से और थोड़ा सा पैसा लगाने से वह सड़क बहुत महत्व की हो सकती है और उस से बिहार से सम्बन्ध जुड़ सकता है । मैं अन्त में कहूंगा कि इस सरकार ने पहले के मुकाबले में बहुत अच्छा और ज्यादा काम किया है और उस के प्रयास से देश की और प्रदेश की अवश्य ही प्रगति होगी ।

*श्री रूर्मासिंह (जिला शाहजहांपुर)---उपाध्यक्ष महोदय, माननीय गोविन्द सिंह बिष्ट ने जो कटौती का प्रस्ताव पेश किया है उसका समर्थन करने के लिये मैं खड़ा हुआ हूं । सूबे में सड़कों का बहुत बड़ा महत्व है । मैं जहां तक समझता हूं मैं तो इस नतीजे पर पहुंचा हूं कि यह सरकार जबरदस्त लालची है और वह उस लालची व्यक्ति की तरह से है जिसका किस्सा आपने सुना होगा कि उसकी एक मुर्गी थी जो रोज सोने का अंडा देती थी और उसने सोचा कि रोज-रोज का इंतजार कहां तक किया जाय और मुर्गी का पेट फाड़ कर उसने सारे अंडे एक ही दिन में निकालने चाहे । यही हालत इस सरकार की है । वह इस पर ध्यान नहीं देती कि सूबे में पहले ज्यादा से ज्यादा उत्पादन बढ़े और फिर अधिक टैक्स प्राप्त हो और उसको लेकर देश का और प्रदश का विकास किया जाय । सबसे पहले तो सरकार को उन सड़कों की तरफ तवज्जह करना चाहिये थी कि जो क्षेत्र बगैर सड़कों के बंधे पड़े हैं, उनको सड़कें बनाकर खोलना चाहिये था । सरकार का दृष्टिकोण यह है कि बड़े-बड़े शहरों के आस-पास या बड़े शहरों को एक दूसरे से मिलाने के लिये या जो सरकार के अफसर और मंत्री लोग हैं उनकी सुख सुविधा के लिये जिन मार्गों की जरूरत होती है या जिन बड़े-बड़े महलों की जरूरत होती है वही बनाये जाते हैं । उन्हीं के लिये सब कुछ पुल वगैरह बनते हैं बड़ी-बड़ी नदियों के पुल बनते हैं, मंत्री जी के पास बड़े-बड़े योग्य और बड़े-बड़े इंजीनियर और चीफ इंजीनियर, ओवरसियर हैं । इन तमाम व्यक्तियों के सहयोग से मंत्री जी पूरे सूबे का एक नक्शा तैयार करायें जिस से मंत्री जी को ज्ञात हो जाय कि कौन से क्षेत्र में कौन लोग कहां बंधे पड़े हैं । मैं आप से कहूंगा कि एक तरफ तो आप सवा लाख रुपया एक मील सड़क पर खर्च करते हैं और दूसरी ओर हजारों वर्ग मील क्षेत्र ऐसा है कि जहां का रास्ता बरसात के दिनों में बन्द रहता है और एक गांव से दूसरे गांव तक पहुंचना असम्भव हो जाता है। इसलिये इस तरह के तमाम बन्द क्षेत्रों को खोलने का एक नक्शा मंत्री जी के दिमाग में होना चाहिये ताकि इन छोटी-छोटी सड़कों के बन जाने के बाद बरसात में या दूसरे दिनों में लोग एक जगह से दूसरी जगह आसानी से साथ आ जा सकें ।

यहां पर भ्रष्टाचार की बात हुई और शिकायत की गई कि इंजीनियर, ओवरसियर और उनका हिसाब रखने वाले १५ प्रतिशत लेते हैं । पता नहीं, मंत्री जी की बात तो खुली नहीं, उसकी तो लोगों में चर्चा नहीं है लेकिन मैं इतना तो जरूर कहूंगा कि अगर मंत्री जी की राय नहीं है तो लोग लेते कैसे हैं ? दूसरे मैं यह भी कहूंगा कि जो कोई भी सड़क या मकान बने या पुल बने, दो-तीन साल बाद खराब होना शुरू हो जाता है । पिछले साल कई सवाल यहां आए कि महानगर लखनऊ में बनाया गया और दो साल बाद वहां इमारतें टपकने लगीं । इसमें किसकी कमी है ? मंत्री जी लखनऊ में रहते हैं लेकिन जिन सज्जनों ने उन इमारतों को बनवाया है उनको सजा नहीं दिलवा पाये होंगे ।

* वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया ।

हिन्दुस्तान में फैशन का एक बहुत बड़ा भूत सवार हो गया है। विदेशों से लोग आते हैं, मैंने सुना है कि जब काम का समय होता है तो इंजीनियर को पहचाना नहीं जा सकता कि इंजीनियर है या मजदूर है। हमारे प्रदेश में इंजीनियर की बात तो छोड़िए, ओवरसियर के कपड़ों पर शिकन नहीं मिलेगी। सिर्फ हुक्म देते हैं। इस तरह से जितने भी पुल, सड़कें, इमारतें निर्माण होते हैं, बनने के बाद ही खराब हो जाते हैं। हमारे प्रधानमंत्री का नारा है कि "आराम हराम है" लेकिन मैं समझता हूं कि यहां उसकी बिलकुल उल्टी चीज पैदा हो गई है कि काम करना हराम है। इंजीनियर और ओवरसियर के हाथों में कभी मैलापन आता है, कभी कपड़े पर शिकन आती है? कैसे अच्छा काम हो सकता है? ऐसी हालत में न देश का निर्माण हो सकता है और न उत्पादन बढ़ सकता है, न सड़कें बढ़ सकती हैं, न पुल बढ़ सकते हैं और न उन क्षेत्रों को खोला जा सकता है जो बरसात में फंसे रहते हैं और जहां एक गांव से दूसरे गांव तक लोग नहीं निकल पाते हैं।

हमारे शाहजहांपुर शहर में जो सड़क है वह नेशनल हाइवे कहलाती है। पेशावर से कलकत्ते तक सड़क गई है। शहर के अन्दर सन् ५८ में पुल टूट गया था। वह बनाया गया। बड़ी मुश्किल से वह अब तक बन पाया है। सन् ५८ में शुरू हुआ था और सन् ६० में जाकर बन पाया और बनाते ही उस पर टैक्स लगा दिया गया। मैंने धारा ५२ का सवाल भी रखा था लेकिन अध्यक्ष महोदय ने उसकी इजाजत नहीं दी। सूरत यह है कि शहर के बीचों बीच में वह पुल बना है। १/३ जनता एक तरफ रहती है और २/३ दूसरी तरफ। जिस तरफ १/३ जनता रहती है उस तरफ न कचहरी है, न अस्पताल है, न बाजार है। सारी चीजें २/३ की तरफ हैं। इससे जनता को बड़ी परेशानी होती है। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि कम से कम उस पुल पर से टैक्स बंद कर दें।

साथ ही मैं अपने क्षेत्र की बात कहता हूं—खेड़ा बखेड़ा की। वहां कोई सड़क नहीं है। ५०–६० मील लम्बा क्षेत्र है। चौड़ाई में कुछ कम होगा। लेकिन वहां कोई सड़क का पता नहीं। तीन-चार दरिया बीच में पड़ते हैं। तो वहां कम से कम सड़कों का निर्माण करा दें और जो बरसात में आना-जाना बन्द हो जाता है उसके लिये वहां कम से कम पुलियों का निर्माण करा दें ताकि लोग बरसात में या सैलाब में एक जगह से दूसरी जगह जा सकें और जीवन संबंधी चीजें ला सकें। साथ ही साथ सड़कों के किनारे पर काश्तकारों के पेड़ होते हैं और जब तक पी० डब्लू० डी० इजाजत न दे काश्तकार उन्हें काट नहीं सकता है। पी० डब्लू० डी० वाले कहते हैं कि साबित करो कि तुम वही हो। तो काश्तकार बहुत परेशान होता है। वर्षों के बाद जाकर इजाजत मिल गई तो मिल गई नहीं तो और दूसरे लोग उसको इस्तेमाल कर लेते हैं। उपाध्यक्ष महोदय, एक मिनट मुझे और दे दीजिये।

श्री उपाध्यक्ष—नहीं, अब कोई नई बात नहीं है। आप कृपया बैठिए।

श्री बंशीधर शुक्ल (जिला खीरी)—उपाध्यक्ष महोदय, जो कटौती का प्रस्ताव विरोधियों की तरफ से पेश हुआ है उसका मैं समर्थन करता हूं और आपकी सेवा में यह निवेदन करना चाहता हूं कि मंत्री जी घबड़ा कर चले गये, मैं उनसे कुछ कहना नहीं चाहता था। मुझे बस इतना निवेदन करना है:—

है निर्माण विभाग यह, गिरधारी के हाथ
ज्यों वैश्या व्याही गई, अन्धवृद्ध के साथ
कपटी क्रूर विभाग यह, आलस ऐश प्रधान
कभी नहीं कर सकेगा, सार्वजनिक निर्माण
इसको तोड़ो खुद करो, सड़क बांध निर्माण
झूठे लेक्चर झाड़ के, तंग न करो किसान

[श्री बंशीधर शुक्ल]

कर्ज बढ़ गया रण छिड़ा, नौकर भये प्रधान
मरण जानि के देश का पद छोड़ो श्रीमान्
न तो उतारे जाउगे, गौतम जी की भांति
पड़े-पड़े पछितावगे, बिन तंत्री बिन पांति
चार दिनों का राज्य यह, फेरि टका के तीन
जो तुम्हरे आधीन हैं, तुम होगे आधीन

श्रीमान् जी, अगर आप चाहते हैं कि निर्माण हो तो इस विभाग को कतई समाप्त कर दीजिये । यह विभाग अंग्रेजों ने बनाया था और निर्माण के लिये जरूरी है कि निर्माण कार्य हो लेकिन जो घिसे घिसाये रिश्वतखोर अफसर हैं, जिनकी परम्परा रिश्वतखोरी हो गई है उनसे निर्माण होने वाला नहीं है और फिर कांग्रेस के राज्य की सबसे बड़ी प्रगति आज यह हुई है कि बगैर रिश्वत के कोई काम हो नहीं सकता ।

कांग्रेस के राज की सबसे बड़ी बरकत है यह ।
हो नहीं सकता कोई भी काम रिश्वति के बगैर ।
खोल रखे हैं यहां, सरकार ने दफ्तर बहुत ।
भर नहीं सकता कोई गुद्दाम रिश्वत के बगैर ।।
कांग्रेस की राज का आगाज रिश्वत ही से था ।
कैसे हो सकता कोई इन्तजाम रिश्वत के बगैर ।
लीडरों की शान रिश्वत ही से बनती है यहां ।
मिल नहीं सकता कोई पैगाम रिश्वत के बगैर ।।
खोल रक्खी है बजारों ने दुकानें हर तरफ ।
चल नहीं सकता कोई अहकाम रिश्वत के बगैर ।
इलैक्शन की दौर में रिश्वतों की भरमार है ।
ओट दे सकता नहीं आवाम रिश्वत के बगैर ।।
मैंने कहा इन अफसरों की मीटिंगों में कह दिया ।
रह नहीं सकती है ये टिमटाम रिश्वत के बगैर ।
कोठियों की शान आफिस की चमक में बैठ कर ।
पी नहीं सकते कभी एक जाम रिश्वत के बगैर ।।
नौकरों से पूछिये क्यों कर मोटाई छा गई ।
हो नहीं सकता ये चिकना चाम रिश्वत के बगैर ।
अफसरों ने लीडरों की नाक में दम कर दिया ।
मिल नहीं सकता कभी आराम रिश्वत के बगैर ।।
कोर्ट में तहसील थाना प्लान केन डिपार्ट में ।
सुन नहीं सकता कोई हुक्काम रिश्वत के बगैर ।
आदमी चलता नहीं रिश्वतें चलाती रात दिन ।
बढ़ नहीं सकता किसी का नाम रिश्वत के बगैर ।।

श्रीमान् जी, यह सब रिश्वत का बाजार है जिसे कांग्रेस ने पैदा किया है । कांग्रेस हुकूमत आई तो हम लोग समझते थे कि रिश्वत कोई लेता ही नहीं, लेकिन यहां दिन ब दिन रिश्वतें बढ़ती जा रही हैं । रिश्वत वाले की शिकायत की जाय तो कोई देखने वाला नहीं है, सुनने वाला नहीं है, बल्कि अन्धकार सा छाया हुआ है । देश आज मर गया है । फौजी शासन होने वाला है । अपने हाथों दफन कर दीजिये वर्ना फिर नेहरू के बाद कांग्रेस की लाश रह जायगी, इसको कोई मेट नहीं सकता । आपकी और हमारी इसी में इज्जत है । मैं भी कांग्रेस में था लेकिन आपने ठोकर दी तो मैं यहां बैठा हूं । मेरे अन्दर भी तड़प है, दर्द है । मैं समझता हूं कि आज गेस्ट हाउस रेस्ट हाउस, की देश को जरूरत नहीं है । इनमें अफसर लोग ठहरते

हैं । अफसरों को भी आप उतनी तनख्वाह दें जितनी आप लेते हैं, बल्कि कम दीजिये । ये कहते हैं कि आप तो ५ वर्ष ही रहेंगे हम तो हमेशा के लिये हैं ।

श्री श्रीकृष्ण गोयल (जिला बदायूं)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे इस अनुदान पर बोलने का समय दिया ।

श्री उपाध्यक्ष—लेकिन चार ही पांच मिनट हैं आपके लिये ।

श्री श्रीकृष्ण गोयल—मैं उसी में खत्म कर दूंगा ।

माननीय मंत्री जी ने जो अनुदान पेश किया है उसका मैं समर्थन करता हूं और माननीय विष्ट जी ने जो कटौती का प्रस्ताव रखा है उसका मैं विरोध करता हूं । यह ऐसा अनुदान था जिस पर कटौती न करके अगर बढ़ौती का प्रस्ताव रखा जाता तो ज्यादा उचित होता ।

बहुत से माननीय सदस्यों ने इस विभाग के संबंध में भ्रष्टाचार के बहुत गम्भीर आरोप लगाये हैं । मैं ऐसा नहीं कह सकता कि सरकार के किसी डिपार्टमेंट के अन्दर करप्शन नहीं है लेकिन यह बड़ी गलत बात है कि जो अफसर ईमानदारी से काम करते हैं उनको भी आप उन करप्ट अफसरों में शरीक कर लेते हैं । आज जो ट्रेन्ड हमारे यहां चल रहा है अगर वही चलता रहा तो उसका अन्जाम यह होगा कि जो अफसर ईमानदारी से काम करते हैं वे भी जब यह देखेंगे कि हमको खुले आम हमेशा बेईमान कहा जाता है तो हम भी बेईमानी क्यों न करें । इसलिये आपके द्वारा मेरी सदस्यों से यह प्रार्थना है कि जो लोग भ्रष्टाचारी हैं उनके संबंध में जरूर कहें और अगर नाम मालूम हो तो मंत्री जी को दे दें ताकि उनके खिलाफ वह कार्यावाही कर सकें, लेकिन आमतौर से सभी को बेईमान बताना यह बड़ी अनुचित बात है । मेरी खुद की जानकारी है अपने जिले के संबंध में कि कई इंजीनियर्स वहां ऐसे रहे जो बिल्कुल ईमानदार थे । कुछ के बारे में मुमकिन है यह शोहरत रही हो कि वे बेईमान हैं लेकिन मैं तो यह कहूंगा कि भ्रष्टाचारियों का परसेंटेज ईमानदारों से ज्यादा किसी सूरत में नहीं है । लेकिन हमारे लिये यह भी बड़े शर्म की बात है कि हमारे यहां थोड़ा भी परसेंटेज भ्रष्टाचारियों का हो ।

समय चूंकि बहुत थोड़ा है इसलिये मैं कुछ अपने जिले के बारे में मंत्री जी को सुझाव देना चाहता हूं । अभी पिछले दिनों श्री डी० डी० अग्रवाल जो डिप्टी सेक्रेटरी हैं पी० डब्लू० डी० के वे बदायूं तशरीफ ले गये थे और अन्तरिम जिला परिषद् की मिटिंग भी काल की गयी थी । रोड्स की प्रायरिटी निश्चित करने के लिये और उसमें हमारे जिले का एक बहुत ही इम्पार-टेंट कस्बा है इस्लामनगर जहां टाउन एरिया है उसके बारे में नम्बर २ प्रायरिटी रखी गयी थी । वह एक ऐसी जगह है जो हमारे जिले से सड़क से करीब २५ मील है और रेल से करीब ६०-७० मील का फासला पड़ता है और बरसात के दिनों में इस्लामनगर पहुंचने के लिये कोई जरिया नहीं है क्योंकि न तो वहां सड़क है और न ही जो रेलवे स्टेशन बहजोई का है वहां तक पहुंचने का कोई जरिया है । अगर मंत्री जी वहां केवल दो मील की सड़क बनवा दें तो कम से कम बरसात के दिनों में लोग बहजोई रेलवे स्टेशन पहुंच कर जिले के सदर मुकाम तक पहुंच सकते हैं । मुझे अभी एक भाई से यह सुनकर बड़ा ताज्जुब हुआ कि बहजोई-इस्लामनगर रोड जो प्रायरिटी नम्बर २ पर रखी गयी थी उसका प्रयरिटी में कहीं पता नहीं है । इसलिये मेरी प्रार्थना है कि मंत्री जी इस सड़क को जरूर प्रायरिटी में लायें और मेरे जिले में इसे सबसे पहले बनवाने की कृपा करें ।

इसके अलावा पिछले दिनों माननीय मंत्री जी ने कछला पर रेल ब्रिज के ऊपर रोड ब्रिज भी बनवा दिया है । उससे बड़ी सहूलियत हुई है लेकिन कछला के करीब दो डिप्रेशन हैं जिनमें बरसात के दिनों में पानी भर जाता है और अक्सर ८-८, १०-१० दिन तक रास्ता बन्द हो जाता है । तो एक थ्रू ट्रेफिक जो हमारे जिले में एक तरफ और दूसरी तरफ जब से बरेली का

[श्री श्रीकृष्ण गोयल]

पुल बन गया तब से दिल्ली, मेरठ, हाथरस बदायूं से अगर कनेक्टेड हैं तो वह केवल उसी रास्ते से हैं और बरसात में जब वहां पर पानी भर जाता है तो एक बड़ी समस्या पैदा हो जाती है क्योंकि लोगों को यह पता भी नहीं होता कि जब ब्रिज बना हुआ है गंगा पर तो रास्ते में ऐसे भी डिप्रेशन हो सकते हैं कि रोड ब्लाक हो जायगी जिसकी वजह से कई दफा पेरिशेबिल चीजों से भरी हुई ट्रक या पैसेन्जर्स की कार्स कई-कई दिनों तक हेल्ड अप रहती हैं । इसमें कोई ज्यादा रुपया खर्च होने का भी नहीं है और मंत्री जी ने आश्वासन भी दिया था लेकिन लगभग दो साल हो चुके हैं अभी तक उस संबंध में कोई कार्यवाही नहीं हो पायी है ।

एक और छोटी सी चीज मैं यह कहना चाहता हूं कि हमारे यहां कछला रोड पर एक क्रासिंग है और उस क्रासिंग के पास करीब आधा फरलांग जगह कई साल से बहुत खराब चली आ रही है, उसकी ओर कोई ध्यान नहीं दिया जाता । जानकारी करने से पता लगा कि यह क्रासिंग टेढ़ी-मेढ़ी ज्यादा है, उसको सीधा किया जायगा । तो इस क्रासिंग को सीधा करने के लिये मैं देखता हूं कि पी० डब्लू० डी० ने ईंटें डलवा रखी हैं लेकिन कोई काम नहीं हुआ है और लोग बहुत सी ईंटें इधर उधर उठाकर ले गये हैं । लेकिन क्रासिंग को सीधा नहीं किया जा सका है । इससे हाल में ही एक दुर्घटना हुई है जिसमें सरकार के ऊपर १८,००० रुपये की डिग्री भी हुई है । तो इसको सीधा किया जाय या जो एक आध फरलांग सड़क खराब पड़ी हुई है उसको दुरुस्त करने की कोशिश की जाय ।

श्री मुल्लाप्रसाद 'हंस' (जिला उन्नाव)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बड़ा आभारी हूं जो आपने मुझे अपने सुझाव देने के लिये समय दिया है । गोविन्द सिंह जी ने जो कटौती का प्रस्ताव पेश किया है मैं उसका समर्थन करता हूं हम लोगों के बारे में कहा यह कहा जाया करता है कि यह लोग तो अच्छे काम को भी खराब कहा करते हैं । इस विभाग के संबंध में भी जो सरकार की हां में हां मिलाने वाले हैं, उन्होंने भी इस विभाग में कमियां बताई हैं । मैं कर्मचारियों के बजाय यह समझता हूं कि इसकी जिम्मेदारी मंत्री महोदय और सरकार के ऊपर है । अगर मंत्री जी ध्यान से देखें तो अधिकारी कभी गलत काम नहीं कर सकता है । इसलिये जो आलोचना की गई है वह सही है लेकिन यह सब सरकार और मंत्री जी की कमी के कारण है ।

श्रीमन्, हमारा प्रदेश एक पिछड़ा हुआ प्रदेश है और इसमें बहुत सी छोटी-छोटी नदियां हैं । मैं आपके द्वारा मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि बहुत से ऐसे रास्ते हैं जहां से किसानों को गुजरना पड़ता है । वहां न कोई एम० एल० ए० जाता है और न कोई मिनिस्टर जाता है । और अगर कोई जाता है तो उसको पूरी-पूरी सुविधा दी जाती है । लेकिन किसानों को उन रास्तों से जाना पड़ता है । इसलिये मैं चाहता हूं कि पुलों का निर्माण किया जाय छोटी नदियों में ।

दूसरी बात यह है कि लखनऊ से बांगरमऊ जाने वाली एक शाही सड़क है । मैंने परिषद् में भी कहा है और यहां भी कहता हूं कि इसमें ५० पुल पड़ते हैं । सरकार पुलों को न बनाये लेकिन इस सड़क को बनवा दे जो छोटे-छोटे रास्ते में हैं उनको बनवा दे । एक बांगरमऊ मंडी का कस्बा है, इस सड़क को इस योजना में लिया जाय । दूसरे हरदोई उन्नाव को सड़क गई है । इसके दक्षिण में बाढ़ पीड़ित इलाके हैं । भाखोगंज से मेहदीघाट और मल्लावां से बिरियाघाट इन रास्तों को बनवा दिया जाय और कल्याणी नदी पर जो काठ का पुल है उसे ऊंचा किया जाये । इसी तरह से श्रीमन्, कटरी के इलाके में जो छोटे-छोटे रास्ते हैं उनको बनवा दिया जाय । अगर इधर ध्यान दिया जायगा तो बाढ़ से बचाया जा सकता है । इसी तरह से संडीला से बांगरमऊ जो सड़क है, बीच में सई नदी में पुल होना चाहिये । और गोसाईगंज से मल्लावां को सड़क गई है और बीच में सई नदी पड़ती है । इधर भी नाव चलती है और उधर भी नाव चलती है" बीच में काठ का जो पुल है उसे ऊंचा किया जाय । उस पर से हजारों आदमी गुजरते हैं । मैं चाहता हूं कि इसकी ओर सरकार ध्यान दे । वहां के रास्ते बड़े खराब हैं इनकी ओर भी माननीय मंत्री जी का ध्यान जाना चाहिये ।

श्री गोविन्दसिंह विष्ट (जिला अल्मोड़ा)—मान्यवर, मैं माननीय सदस्यों का जिनमें कांग्रेस और विरोधी दलों के लोग हैं, बड़ा अनुग्रहीत हूं कि उन्होंने, मैं तो यह कहूंगा, एक स्वर से मैंने जो यहां नम्र निवेदन किया था उसको स्वीकार किया, उसका समर्थन किया। दो तीन लोगों ने थोड़ा सा मंत्री जी को आश्वासन दिलाया, कि थोड़ी हम आपकी बात की ताईद करते हैं। माननीय जैसवार साहब, और चौधरी खूबसिंह ने तो परम्परा निभायी जो कि वह पार्टी के अन्दर भी निभा रहे हैं। मंत्री जी के साथ चलते हैं।

श्री खूबसिंह (जिला बिजनौर)—प्वाइंट आफ आर्डर, सर।

श्री उपाध्यक्ष—आप बाद में पर्सनल एक्सप्लेनेशन दे सकते हैं।

श्री खूबसिंह—जिस तरह से यह एक मेम्बर को अक्युज कर रहे हैं कि एक मेम्बर की आदत है कि मंत्री जी के साथ चलता है, यह वाजिब नहीं है। उन्हें यह वापस लेना चाहिये।

श्री उपाध्यक्ष—क्या बुराई है? मंत्री जी के साथ रहें।

श्री खूबसिंह—मोटिव का सवाल है।

श्री गोविन्दसिंह विष्ट—मैं माननीय सदस्य से विनम्र शब्दों में कहूं कि मुझे कुछ इत्तला गलत मिली है। उनको मंत्री जी के साथ चलने में बड़ा दुख होता है। वह मंत्री जी के विपरीत चलते हैं।

श्री सुरथबहादुरशाह (जिला खीरी)—श्रीमन्, एक व्यवस्था का प्रश्न है। जो कटौती का प्रस्ताव मूव करता है और अगर वह माननीय मंत्री जी के पहले बोल जायं तो माननीय मंत्री के भाषण के बाद सबको मौन रहना पड़ता है। उसका जवाब हो नहीं सकता है। क्या यह उचित नहीं होगा कि जो कटौती का प्रस्ताव मूव करता है उसको माननीय मंत्री के भाषण के बाद दस-पांच मिनट बोलने का मौका दिया जाय?

श्री उपाध्यक्ष—आपके नियमों में यही व्यवस्था है। इसके लिये नियमों में परिवर्तन करना पड़ेगा।

श्री गोविन्दसिंह विष्ट—मेरा मतलब माननीय चौधरी साहब को दुखित करने का नहीं है। मैं तारीफ कर रहा हूं, बड़े काबिल आदमियों में उनको समझता हूं। बहरहाल, उनको गिरधारीलाल जी का साथी कहलाने में एतराज है तो मुझको उनकी बातों से कोई ऐतराज नहीं।

माननीय चौधरी साहब ने एक बात कही कि लीपू लेक सड़क का आखिरी टुकड़ा इसलिए बनाया गया कि अगर कल को हमला हो गया तो हम वहां पर नहीं बना सकेंगे लिहाजा पहले ही बना दें। हमारी ऐसी कभी भी मंशा नहीं है कि हम तिब्बत या चीन से लड़ें। उनके कहने का मतलब यह हुआ कि हमें तिब्बतन बार्डर तक पहुंचने के लिये सड़क चाहिये ताकि तिब्बत या चीन पर हमला कर सकें। लेकिन हमें तिब्बत या चीन पर हमला नहीं करना है। होना यह चाहिये था कि दस-पांच मील तिब्बत बार्डर से छोड़कर हम सड़क बनाते ताकि तिब्बत की सड़कों से हमारी सड़क न मिलने पायें। अगर हम मिला देते हैं तो दन्डी स्ट्रैटे जी को खतरा होता है।

दूसरी बात यह है कि उन्होंने यह कहा कि गोविन्दसिंह को बड़ा एतराज है कि "आज पुल बनता है और कल टूट जाता है यह टूट जाता है, वह टूट जाता है। हमारे यहां भाखरा नांगल जैसे बड़ बांध भी टूट जाते हैं।" अगर उनको उससे प्रेरणा लेनी है, तो यह उन्हीं को

[श्री गोविन्दसिंह बिष्ट]

मुबारक हो। वहां पर एक चीफ इंजीनियर साहब को नियुक्त किया गया था। उनके खिलाफ बड़ी शिकायत की गयी कि कुछ रुपए व सामान के गड़बड़ का मामला है। पर भारत सरकार द्वारा उनको पद्म विभूषण या उससे कोई बड़ा पद दिया गया। लेकिन थोड़े दिन बाद उन पर करोड़ों रुपये का गबन निकला और आज वह ससुराल में बैठे मुफ्त की रोटी खा रहे हैं। चौधरी साहब अगर इससे प्रेरणा लें तो उनको मुबारक हो। हमें उससे यह सबक लेना चाहिये, कि वैसा काम न हो।

चौधरी साहब के जिले की रहने वाली माननीया चन्द्रावती और गोविन्द सहाय जी यहां पर जो कह चुके हैं, मैं उन्हीं को कोट कर दूं। माननीय गोविन्द सहाय जी ने कहा था कि मैं कांग्रेस का कंडेमनेशन ज्यादा नहीं करना चाहता हूं। ज्यादा कहने में दुशवारी है। माननीया चन्द्रावती ने कहा कि मेरे पास समय की कमी है, नहीं तो और ज्यादा कहती। यह गड़बड़झाला विभाग है। क्या क्या उनको कहना बाकी था मैं नहीं कह सकता। यह वही जानें क्योंकि बिजनौर के मंत्री जी भी हैं और बिजनौर की वह भी हैं। घर की बातों को दूसरा कैसे जान सकता है ?

माननीय गोयल जी ने कुछ सपार्ट करने की कोशिश की लेकिन बाद में उन्होंने भी शिकायत की कि हमारे जिले में बड़ी गलत प्लानिंग हुई है। चौधरी खूबसिंह या और माननीय सदस्यों ने जिन्होंने आरंभ में कुछ समर्थन करने की कोशिश की उन्होंने शेष सारे भाषण में क्रिटिसाइज किया। हां, उन्होंने थोड़ा सा मुलम्मा चीनी का जरूर लगा दिया। यह उनकी शराफत का तकाजा था।

एक बात गोविन्द सहाय जी ने यह कही कि हमारे इंजीनियरों में सोशलिज्म का प्रभाव होना चाहिये। मेरा निवेदन यह है कि अगर हमारे इंजीनियर समाजवादी होंगे तो वे राजनीति की बातों में दिलचस्पी लेने लगेंगे। उनके पास जो टैक्नीकेलिटी है उस योग्यता में कमी आ जायगी। जब वे इस तरह से राजनीति के झंझटों में फंस जायेंगे तो उनकी टेक्नीकल बुद्धि कम हो जायगी। उनको तो अलग रहकर इन सब बातों पर अपना बिचार करना है कि किस पुल को अच्छा बनायें और कितना अच्छा बनायें। हम इस बात को जानते हैं कि हमारे इंजीनियर सब काबिल हैं और उसी काबिलियत के पैटर्न पर वह बिल्डिंग बनाते हैं। पिछले ३, ४ वर्षों से दिल्ली में डिब्बेदार घर बन रहे हैं। वह यहां भी आ गये हैं। हिन्दू संस्कृति के बहुत से मन्दिर दक्षिण में बने हुए हैं। उनमें देखिये कि हमारे यहां किस प्रकार से स्थापत्य कला की उन्नति रही है। क्या हमारे मौजूदा इंजीनियर इस प्रकार से उस कला के नमूने देश में नहीं रख सकते हैं ? यदि इस प्रकार से वह हमारे देश में कोई काम नहीं कर सकते तो यह हमारे लिये एक ठेस पहुंचाने वाली बात होगी। इस ओर माननीय मंत्री जी को ध्यान करना चाहिये जिससे हमारे देश में स्थापत्य कला के नमूने का युग रह जाय।

एक बात कही गई कि इस विभाग में लैप्स बहुत ज्यादा होते हैं। मैं निवेदन करूंगा कि लैप्सेस बिल्डिंग में अधिक होते हैं। सड़कों में अधिक नहीं होते हैं। किन्तु मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि इस प्रकार की व्यवस्था की जाय जिससे लैप्सेस अधिक न हों। एक बिल्डिंग में अधिक लैप्स होने की बात है तो उसको सड़क की तरफ लेकर उन लैप्सेस को बचाया जा सकता है। उससे लैप्स नहीं होगा और काम भी विभाग का हो जायगा।

भ्रष्टाचार की बात कही गई। मैं इससे इन्जीनियरों को क्या दोष दूं। जिस देश में सब से ऊंचे आदमी ही इस तरह के बैठे हों तो फिर किसको क्या कहा जाय। इसका उदाहरण अभी हिम्मतसिंह जी ने दिया। उत्तर प्रदेश के लिये २० टग (नावें) खरीदी गई जो कि उत्तर प्रदेश के दरियाओं में काम करने के लिये खरीदी गई थीं। उसके लिये ४ लाख ८० हजार रुपया दे दिया गया। वह इस वजह से जल्दी में दे दिया गया चूंकि तत्कालीन

मंत्री जी के किसी आदमी को पाकिस्तान जाने की जरूरत थी। याद रहे वह व्यक्ति पाकिस्तान के एक निर्माता श्री इस्फाहानी का पहले नौकर था और उसने डिस्पोजल में वे बेकार टर्गे सस्ती मोल ले ली थीं। उनको वह रुपया देना चाहते थे। इसलिये उनको वह रुपया दे दिया गया। दो लाख रुपया उनकी मेनटीनेन्स पर खर्च कर दिया। पब्लिक अकाउन्ट्स कमेटी ने इस विषय की बड़े कड़े शब्दों मे भर्त्सना की है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि जब इस तरह से ऊपर के लोग करते हों और बिना किसी की सलाह के इस तरह की चीजें खरीद ली जायं तो इसका क्या मतलब हो सकता है? मंत्री जी को ख्याल होता है कि उनके किसी आदमी को पाकिस्तान जाना है तो उनके लिये इस तरह से रुपये की बरबादी कर दी जाती है। यह हमारे यहां की राष्ट्रीयता है। अगर हम यह चार्ज लगायें कि कांग्रेस के मंत्री पाकिस्तान को पनपाते हैं तो इसमें कोई गलत बात नहीं होगी। इस तरह की बातें यहां पर चल रही हैं। जब भ्रष्टाचार ऊपर से चलेगा तो क्या होगा।

रायल होटल को खरीदने की जब बात आई थी तो पहले उसके लिये २।। लाख उसकी कीमत तय होने को थी। चीफ इंजीनियर ने उस संबंध में अपनी राय दे दी थी और उसका अनुमान भी लगा लिया गया था और वह २।। लाख में करीब करीब तय भी हो गया था मगर बाद को ७। लाख रुपया उसके लिये दे दिया गया क्योंकि उसकी मालिक कोई बेगम साहिबा पाकिस्तान जाने वाली थी। उनसे मंत्री जी की मुलाकात थी इसलिये ७। लाख रुपया उनको प्रदेश का दे दिया गया। इस तरीके से इतना रुपया बरबाद कर दिया गया लेकिन गरीब आदमी के लिये, पी० डब्ल्यू० डी० के कुली के लिए जो सुबह से शाम तक अपना पसीना बहाकर ३० रुपये पाते हैं, उनको कह दिया जाता है कि तुम्हारे लिये हमारे पास रुपया नहीं है। उनके लिये यह सरकार इतनी मुफलिस हो जाती है।

ठेकेदारों में भ्रष्टाचार की बात कही गई। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि ठेकेदारों में भ्रष्टाचार केवल बिल के पेमेन्ट में देर होने से होता है क्योंकि वह उनके बिल को रोक लेता है। वहां जिलों में एक ऐसी लिस्ट रहती है जिसमें डिफाल्टर का नाम मेनटेन रहता है। डिफाल्टर वह होता है जिसने १० परसेन्ट या ज्यादा घूस जमा नहीं की। मुझे एक ठेकेदार ने बतलाया था कि इस तरह की एक लिस्ट रहती है। मैं और जगह के लिये तो नहीं कह सकता लेकिन कम से कम अल्मोड़ा में ऐसी लिस्ट मौजूद है। जहां पर उन्होंने देखा कि पेमेन्ट नहीं हुआ है तो उसके लिये बिल में नुक्स होने या काम में खराबी का बहाना बना लिया जाता है। जैसे बिल एक मेज से दूसरी मेज पर जाता है उसमें एतराज भी लगता रहता है तो बिल आगे बढ़ नहीं सकता और वह आफिस में पड़ा रह जाता है दूसरी बात यह कि आन दि स्पाट बेरीफिकेशन होना चाहिये। पहले इस्टीमेट जो होते हैं वे कभी-कभी ठीक नहीं होते। कहीं १० फीट मिट्टी और ८ फीट पत्थर लिख गया है और उसकी जगह अगर १० फीट पत्थर और ८ फीट मिट्टी निकल आती है तो बेचारा ठेकेदार मारा जाता है। इसकी व्यवस्था होनी चाहिये।

वर्क चार्ज के बारे में माननीय मंत्री जी ने कहा कि परिभाषा में ऐसा है कि यह मुस्तकिल नहीं हो सकते। हमारे देश का संविधान बदल सकता है लेकिन इसके लिये कानून में बदलाव नहीं हो सकता। यह क्या है? भ्रष्टाचार के लिये मेरा सुझाव है कि यह जांच की जाय कि हर ओवरसियर, इंजीनियर आदि के पास क्या और कितनी संपत्ति है, उसका और उसके रिश्तेदारों का बैन्क बैलेंस क्या है। क्या हम नहीं जानते कि इस विभाग में सीमेन्ट की कमी रहती है और उसका सीमेन्ट बाजारों में बिकता है और अट्टालिकायें पर अट्टालिकायें जमती चली जाती हैं। वह सब ब्लैक मार्केट में जाता है। इसे सब जानते हैं।

[श्री गोविन्दसिंह विष्ट]

हमारे एक उप मंत्री महोदय ने कहा कि हम पक्षपात नहीं करते। पक्षपात की बात यह है कि जहां से मैं आता हूं वहां पोथार से अल्मोड़े तक की ८ मील की सड़क बनाने की बात मंजूर हुई, लेकिन चूंकि वहां के पुराने एम० एल० ए० बदल गये इसलिये वह काम आज तक पूरा नहीं हुआ। दूसरा उदाहरण प्रजातन्त्र की प्रणाली को ठुकराने का है। ४४ एम० एल० एज० ने मिलकर बाडेछीना से बेरीनाग तक की सड़क पूरी कराने के लिये प्रार्थना-पत्र दिये और उस सड़क पर प्रदेश की सुरक्षा निर्भर करती है, लेकिन यह कैसा प्रजातन्त्र है, उनकी राय को ठुकरा दिया गया।

एफीशियेन्सी के लिये कहा जाता है कि हम बड़े एफीशियेन्ट हैं। हमारा बजट कम है यह कहा जाता है। मैं जानना चाहता हूं कि हमारा बजट कम क्यों है? १९५३ में जब यह रोड कांग्रेस हुई थी उस समय सारे प्रदेश ही पिछड़े हुए थे, लेकिन आज वह ग्रिड फारमूले से आगे बढ़ गये हैं, हम क्यों नहीं बढ़ सके। हमारे मंत्री जी क्यों नहीं सेंटर से रुपया ला सकते? क्यों नहीं अपने प्रदेश के लिये जोर लगा सकते? और प्रान्तों में कैसे ज्यादा सड़कें बन जाती हैं, लेकिन हमारे यहां कमी रहती है। तो इसके लिये सरकार को मजबूती के साथ कमर बांध कर आगे बढ़ना पड़ेगा।

उत्तराखन्ड की बात कही गयी। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि जिस प्रकार लद्दाख आदि में रूसी वायुयानों और हेलीकोप्टरों से मशीनों आदि को लाया जा रहा है, जिस प्रकार वहां निर्माण का काम किया जा रहा है, उसी प्रकार हमारे यहां भी काम क्यों नहीं किया जा सकता? हमारे यहां तो डिल की एक मशीन होती है जिसमें ६ इंच का एक लोहे का पुरजा लगता है। चूंकि वह हमारे पास नहीं है, जिसकी कीमत दो रुपये से पांच रुपये तक ही होगी, इसलिये हमारा काम बन्द पड़ा है। सरकार उस पुरजे को विदेशों से नहीं मंगवा सकती।

अन्त में एक बात कह कर मैं समाप्त करता हूं। माननीय सदस्यों का कहना है कि हमारे यहां तो तमाम सड़कें बन गयीं। मैं कहता हूं कि हमारा एरिया बहुत बड़ा है और उसमें जितनी सड़कें बननी चाहिये थीं उस हिसाब से कुछ भी काम नहीं हुआ है। सारे उत्तराखन्ड में बनी सड़कों को माननीय सदस्यों ने अल्मोड़े में ही गिन लिया। मैं माननीय सदस्यों को बतलाना चाहता हूं कि वहां रेल नहीं है। यहां तो रेलें भी हैं। इसके अलावा वहां ऊबड़ खाबड़ पहाड़ हैं। ६ मील चढ़ाई तो फिर ५ मील उतराई। ऐसी अवस्था में अगर हमें चीन को रोकना है तो वहां पर यातायात के साधनों को बढ़ाना पड़ेगा, वहां के उद्योग जो कुछ भी नहीं हैं, को बढ़ाना पड़ेगा। इस वर्ष अल्मोड़े में एक भी सड़क बनाने का प्राविजन नहीं किया गया है। मेरी प्रार्थना है कि इतना पक्षपात कृपा कर वह न करें।

सार्वजनिक निर्माण मंत्री (श्री गिरधारीलाल)—उपाध्यक्ष महोदय, मुझे खुशी है कि कल से आज तक इस अनुदान पर काफी दिलचस्पी ली गयी और इसमें जो कटौती का प्रस्ताव मेरे दोस्त मिस्टर गोविन्दसिंह विष्ट जी ने रखा उसमें चन्द सुझाव दिये। उसमें कुछ उन्होंने ग्रान्ट्स के लैप्स होने की बात कही। कुछ सदस्यों ने सुझाव दिया कि नान लैप्सेबिल ग्रान्ट्स इसके लिये रखी जा सकती हैं। इन सारे पहलुओं पर सरकार ने विचार किया है और इस बात को अच्छी तरह देखा है और विभाग ने कोशिश की। उन कोशिशों के बाद ही एक सर्वे सर्किल खोला गया कि जितने इस्टीमेट तैयार हुआ करें वह सब से पहले सर्वे हो जाय और फिर बजट में आयें। यह जानकर खुशी होगी कि ५० या ५२ सड़कें ऐसी हैं जिनका सर्वे हुआ है और १५, २० सड़कें ऐसी हैं जिनके डिटेल्ड इस्टीमेट्स भी तैयार हो चुके हैं और जिनका काम बहुत जल्दी शुरू होने वाला है।

इसी तरह से बिल्डिंगों की बात है। उनके लिये पैसा तो रख दिया जाता है लेकिन बाद में यह होता है कि उनके डिजाइन वगैरह के संबंध में अगर संबंधित विभाग से कुछ मतभेद

हो जाता है तो उसमें समय लग जाता है। उसमें साइट का भी सवाल होता है, डिजाइन का भी सवाल होता है, और इनको फाइनालाइज करने में समय लग जाता है । अब इन बातों को भी ठीक किया जा रहा है। इसके लिये अब ३–४ इंजीनियरों की एक टुकड़ी कायम की गयी है जो कि हर प्रकार के इमारतों का स्टैंडर्डाइजेशन कर रही है यानी चाहे अस्पताल हो या स्कूल हो या और कोई इमारत हो उन सब के बारे में वह यह तय करेगी कि इतनी उसकी एकामोडेशन हो, ऐसा डिजाइन हो, तथा अन्य बातों के संबंध में भी वह तय करेगी । साथ ही अब इस बात की भी कोशिश की जायेगी कि हर विभाग अपनी जरूरतों के लिये, जगह आदि का प्रबन्ध करने के बाद ही, अपनी मांगों को अनुदान के अन्दर रखे। ऐसा सब करने से हमारी ९० या ८० फीसदी बातें तो हल हो जायंगी और उन बातों की शिकायत फिर आगे नहीं रहेगी।

मैं इस बात से सहमत हूं कि सड़कों के लिये जो १८ करोड़ रुपया रखा गया है वह कम है। प्लान हमारी छोटी है। पर जितना संभव था उतना रखा गया है। इसमें ७ करोड़ नयी सड़कों के लिये रखा गया है और इससे करीब ५५५ मील सड़कें बनने की आशा है। ११ करोड़ रुपया हमने जो पिछले काम हैं, जो अधूरे रह गये हैं, उनके लिये रखा है। हमने पहली पंच वर्षीय योजना में १५–१६ करोड़ रुपया रखा था, इसमें १८ करोड़ रखा है। इससे मैं समझता हूं कि हमारी बहुत सी जरूरतें पूरी हो जायेंगी और जो हमारी बेयर नेसिटीज हैं, जो जरूरी सड़कें हैं, वे सब कुछ हद तक पूरी हो जायेंगी ।

एक बात और प्रायरिटी के संबंध में कही गयी। मैं इस संबंध में यह निवेदन कर दूं कि जो हमारी लिस्ट है उसी के हिसाब से सड़कें ली जायेंगी। कुछ मेरे मित्रों ने यह शिकायत की कि स्टार एन्ड ग्रिड फार्मूले के अनुसार सड़कें नहीं बनी हैं। उनको यह इत्मिनान होना चाहिये कि हम उसी के अनुसार सड़कों को लेते हैं। यह जरूर है कि जो बाहर एरियाज हैं या जहां बहुत ज्यादा जरूरत है सड़कों की वहां के लिये कुछ प्रायरिटी दे दी जाती है, लेकिन यह एक्सेप्शन में ही होता है। अभी तक कोई जिला ऐसा नहीं है जिस जिले के अन्दर जो स्टार एन्ड ग्रिड फार्मूला है उसके अनुसार सड़कें अधूरी रही हों। मेरे स्थान पर कोई भी दूसरा व्यक्ति होता, वह भी यही कोशिश करता कि तमाम इलाकों में ज्यादा सड़कें बनाई जायें। हमने ए बी सी लिस्टें बनायी हैं। ए लिस्ट में जो सड़कें हैं पहले हमने उनको लिया है और उन्हीं के लिये हमने यह अनुदान रखा है। इसके अतिरिक्त जब भी हमें धन उपलब्ध होगा, हम और सड़कों को भी लेंगे। उसी प्रकार से बीच में इसमें भी मुझको ऐसी आशा है कि किसी न किसी वक्त में रुपया मिल सकता है जिसमें "बी" और "सी" कैटेगरी की सड़कें ली जा सकती हैं।

एक बात यह है कि सिर्फ इससे नापना कि बाम्बे, वेस्ट बंगाल या मद्रास में इतनी पक्की सड़कें हैं, हमारे यहां नहीं है तो मैं इसको डिफेंड नहीं कर रहा हूं, कि वहां ज्यादा नहीं है। लेकिन यह स्वाभाविक चीज है कि हमारा प्रदेश कृषि प्रधान देश है जहां कि जनता विशेष कर कृषि पर निर्भर है। यहां विशेष ध्यान बेकारी दूर करने के लिये, विशेष ध्यान इंडस्ट्रियलाइजेशन के ऊपर दिया गया है। इन कामों को पूरा करने के बाद और चीजों को बढ़ाया जा सकता है। वे प्रदेश तो सड़कों के मामले में आजादी से पहले भी बहुत आगे थे, जैसे कि यहां के दो तीन जिले भी हैं। बिजनौर की मिसाल दी जाती है, देहरादून है, बनारस है। आजादी के पहले यहां सड़कें काफी थीं और अब तो मैं कहूंगा कि बहुत कम बनी हैं। देहरादून में ७–८ मील का टुकड़ा बना है, लेकिन वह सरप्लस डिस्ट्रिक्ट कहा जाता है। तो यह नहीं समझा जाना चाहिये, १४ हजार मील ऐसी सड़कें हैं जिनसे हमारा काम चल रहा है ।

[श्री गिरधारीलाल]

कच्ची पक्की सड़कें सब मिला कर २६ हजार कच्ची और १४ हजार वह है जो कि इस विभाग के जरिये से बनायी गयी हैं। पहली प्लान में जिस वक्त यह काम शुरू किया गया उस वक्त १०,०५० मील सड़कें थीं, अब करीब ११,१२५ मील हो गयी हैं। पहली प्लान और दूसरी प्लान में १४ हजार हो जानी थीं। तो मैं समझता हूं कि उसको अगर हम अच्छी तरह से कंसालिडेट करें और ११ करोड़ रुपया खर्च करके उनको पूरा करें तो हम काफी हद तक अपने ध्येय की तरफ बढ़ सकेंगे। ६–७ करोड़ रुपये में सारा काम नहीं हो सकता है, जिसको कि हमें आगे करना है, लेकिन हमें कोई मायूस होने की जरूरत नहीं है। जैसा समय होगा, वैसा बनाया जा सकता है।

एक बात यहां पर यह कही गयी कि इस विभाग के अन्दर जो कर्मचारी हैं वह काफी तादाद में टेम्पोरेरी है। करीब ४० प्रतिशत कर्मचारी इस विभाग में परमानेंट होंगे। ६० फीसदी ऐसे होंगे शायद, जो टेम्पोरेरी हों। लेकिन कहीं भी जाकर देखें, इस प्रकार के जो इंजीनियरिंग मोहकमे होते हैं उनमें हमेशा इसी तरीके से काफी स्टाफ टेम्पोरेरी रहता है। जैसे कि वर्क चार्ज की बात कही गयी, तो उसके पीछे यह किस्सा है कि कुछ चपरासियों की हमेशा के लिये जरूरत होती है, लेकिन एक खास बिल्डिंग बनानी है, किसी खास सड़क का निर्माण करना है, केवल सड़क के लिये आदमियों की जरूरत है। जब वह काम खत्म हो जाता है तो जरूरत नहीं रहती है। इसी तरीके से पूरे सूबे का काम है। जितना भी निर्माण का काम है वह किसी खास समय के लिये होता है, किसी खास स्थान पर होता है। तो उसी हिसाब से सब का सब स्टाफ रखते हैं और बाद में आहिस्ता-आहिस्ता ऐवरेज निकाल कर जिस वक्त भी एक नार्मल समय आ जाता है, उस वक्त उसमें से जितना भी स्टाफ मुनासिब समझा जाता है हर दृष्टिकोण से, उसको कैडर में रखकर परमानेन्ट कैडर को बढ़ा दिया जाता है। इसी तरीके से यह टेम्पोरेरी स्टाफ है। जैसा कि मैंने कहा, जिस वक्त किसी भी अच्छे मौके पर देखा जायगा कि यह परमानेंट किस्म का काम है तो उसके हिसाब से उसके कैडर को ऐवरेज रूप से बढ़ाया जा सकता है।

एक वर्क चार्ज स्टाफ की बाबत कहा, तो मेरे से पहले माननीय उपमंत्री जी ने उस पर रोशनी डाली थी। अभी ४–५ दिन पहले नियम ५२ में यह सवाल उठा था। उस वक्त इस बात को बतलाया गया। जहां तक कि इनसिक्योरिटी की बात है किसी भी इम्पलाई की, मैं समझता हूं उसके बाद वह नहीं रहती। कई प्रकार की सहूलियतें दी गईं और उसके अलावा भी अभी जैसा कहा कि इस वक्त फाइनेन्स डिपार्टमेन्ट में वह प्रश्न गया हुआ है। वहां इस बात पर विचार हो रहा है कि रेगुलर इस्टैबलिशमेन्ट के अन्दर कितने आदमियों को रखा जा सकता है। फिर भी चूंकि मेरे साथियों की काफी ख्वाहिश थी, इस तरफ के साथियों की भी और उसतरफ के साथियों की भी इसलिये मैं बतलाना चाहता हूं कि उसमें जितने पी०डब्ल्यू०डी० के चौकीदार हैं, इन्सपेक्शन हाउसेज के और गोदामों के, रोलर ड्राइवर हैं, ट्रक ड्राइवर हैं, क्लीनर हैं, जीप ड्राइवर हैं, एलक्ट्रिशियन, वगैरह को टाइम स्केल पर ले लिया जायगा। इस तरह से काफी कैटेगरीज के लोगों को इसमें शरीक कर लिया जायगा और बाकी का जो प्रश्न है वह विचाराधीन है। जब भी इस सम्बन्ध में निर्णय हो जायगा वह पब्लिक के सामने आ जायगा।

एक बात चारों तरफ से करप्शन की कही गई। यह मोहकमा काम करता है यह ठीक है, ओवरसियर और असिस्टेन्ट इंजीनियर फील्ड में रहते हैं, उन्हीं के जरिये से काम होता है औ ठेकेदारों से उनका सम्बन्ध है। इसमें कुछ सुझाव दिये गये। यह कहा गया कि विभाग से संबंधित जो ठेकेदार होते हैं उनका पेमेन्ट समय पर हो। यहां से इस बात की हिदायत है कि तीन दिन के अन्दर पेमेन्ट हो जाना चाहिये और कोई पेमेन्ट नहीं रुकना चाहिये। अगर कोई पेमेन्ट रुकता है तो उसकी इत्तला ऊपर के अधिकारियों को होनी चाहिये। इसमें मैं समझता हूं कि यह शिकायत नहीं होनी चाहिये।

दूसरी बात यह कही गई कि ठेकेदारी प्रथा को बदला जाय । मैं इस बात को अच्छा समझता हूं । लेकिन हमारा जो मौजूदा सेटअप है, जिसके अन्दर हम चल रहे हैं उसके अन्दर दूसरा सिस्टम कौन सा हो सकता है । जब हम सोशलिज्म की बात करते हैं, उसका स्वप्न देखते हैं तो सबसे अच्छा सिस्टम यही हो सकता है कि सरकार किसी भी प्रोजेक्ट को लेकर अपने हाथ से उसको करे । लेकिन इस सेटअप के अन्दर जिसमें कि ओवरसियर इंजीनियरऔर पूरे समाज की हम शिकायत करते हैं, हम अपने ऊपर ही सेक्योरिटी महसूस नहीं करते, अपने ऊपर ही विश्वास नहीं होता तो फिर वह चीज अभी चल नहीं सकती । स्टेट मैनेजमेन्ट होना चाहिये, स्टेट मैनेजमेन्ट को डिसइन्टरेस्टेड सिस्टम कहते हैं क्योंकि सरकारी कर्मचारियों को दस से चार बजे तक की चिन्ता होगी और महीने के आखिर में अपनी तनख्वाह की चिन्ता होगी । लेकिन ठेकेदार हर लमहा अपने काम की पूर्ति में लगाता है, काम पूरा करना चाहता है और समय पर पूरा करता है और ठीक से करता है । ओपेन कम्पेटीटिव रेट्स पर टेन्डर आते हैं । मनमाने शेड्यूल्स पर किसी एक ठेकेदार को ठेका नहीं दे दिया जाता । टेन्डर्स इनवाइट किये जाते हैं, काम बतलाया जाता है,स्पेसीफिकेशन्स होते हैं, शेड्यूल्स होते हैं और जैसाकि सभी माननीय सदस्य जानते हैं वह टेन्डर एक खास तारीख को खोले जाते हैं । उसमें जरा सा भी कोई पक्षपात नहीं होता । इस सेट अप में कौन सा सिस्टम ठीक है, यह बात मेरी समझ में नहीं आई । कोआपरेटिव सोसाइटी के लिये कहा गया, मैं उसका स्वागत करता हूं । अगर कोई सोसाइटी इस काम को लेना चाहेगी तो हम ठेकेदारों के रेट पर उसे देने के लिये तैयार हैं । भारत सेवक समाज ने व कुछ सोसाइटीज ने कुछ काम लिये, लेकिन जिस हद तक हमने चाहा उस हद तक नहीं । विभाग का काम लोगों में जाकर सोसाइटी बनवाना नहीं है, यह तो पबलिक के लोगों को ही करना होगा । ७ या ७।।हजार तक के काम तो बिला किसी हील हुज्जत के उनको दिये जा सकते हैं । उससे आगे के भी दिये जा सकते हैं ठेकेदारों के प्रीफरेंस में यदि वे लेने के लिये तैयार हों ।

टैक्निकल सेल के लिये भी कुछ कहा गया । पहले शिकायत थी कि किसी इमारत में मैटीरियल ठीक नहीं लगा है, या बुनियाद कम रही, सीमेंट चूना या बजड़ी जिस अनुपात में होनी चाहिये उसमें नहीं लगाई गई । इन बातों को देखने के लिये यह टैक्निकल सेल स्थापित किया गया है । इसे स्थापित करते समय मैंने इस बात का भी ध्यान रखा था कि जिसके मातहत यह सेल हो वह इस गवर्नमेंट का आदमी न होकर कहीं और का हो, इसलिये गवर्नमेंट आफ इंडिया से हमने खासतौर से एसा आदमी लिया । जो काम उन्होंने किया है वह सचमुच सराहनीय है । उसमें और कर्मचारी भी दूसरे विभाग के हैं । यह सेल चीफ इंजीनियर के मातहत नहीं है । इसकी रिपोर्ट सरकार के पास आती हैं। इसका सीधा सम्बन्ध सरकार से है ।

मोतीलाल जी ने पूछा कि रिकवरी क्या ओवर पेमेंट की हुई ? ऐसा नहीं था । बहुत से स्थान ऐसे थे कि कहीं बुनियाद ३ फीट की जगह २ फीट कर दी गई, कहीं छत में कुछ नुक्स था, इसी तरह की बातें थीं । उन कामों को इस सेल ने देखा और ठेकेदारों से वसूली की गई । वहां के सरकारी कर्मचारियों को भी पूरी सजा दी गई ।

मुझे एक बात सुनकर बड़ा अफसोस हुआ । कहा गया कि अपोजिट पार्टी वालों के क्षेत्र में कोई काम नहीं होता । कोई क्षेत्र सरकार का या किसी की घर की जायदाद नहीं है । हर क्षेत्र हमारे प्रान्त का है और सभी क्षेत्रों का विकास होना जरूरी है । हर क्षेत्र में हमारे ही सम्बन्धी और रिश्तेदार व बच्चे रहते हैं । चाहे हास्पिटल हो या स्कूल की इमारत हो, हर चीज की उनको सभी को जरूरत है । सभी इसका इस्तेमाल करते हैं । इसलिये यह कहना ज्यादती की बात होगी कि अपोजिट पार्टी के या किसी और पार्टी के क्षेत्र में काम नहीं किया गया। १९,२० की बात कहीं हो सकती है । हो सकता है कि कहीं जरा ज्यादा बन गई हो और कहीं कम सड़क बनी हो या कहीं से हटकर दूसरी जगह चली गई हो । लेकिन यह पालिसी किसी मंत्री या

[श्री गिरधारी लाल]

सरकार की नहीं है । एक बात इंस्पेक्शन हाउसेज की कही गई । एक सुझाव यह दिया गया कि अगर कोई ऐसी बिल्डिंग बेकार हो और काम में नहीं आती हो तो उसको किसी अच्छे काम में इस्तेमाल में लाया जाय । लेकिन जब मैं बहुत से स्थानों पर गया तो मेरे सामने ऐसी शिकायतें आई कि फलां कर्मचारी फलां आदमी के यहां ठहरा और उसने उसके यहां दूध पिया और उसके बाद उस केस की इनक्वायरी की और उसके साथ पक्षपात किया गया । पक्षपात हुआ हो या न हुआ हो लेकिन इस प्रकार की शिकायतें की जाती है । जब मैंने उस कर्मचारी से पूछा तो बताया गया कि मजबूरी थी क्योंकि वहां कोई इन्सपेक्शन हाउस न था । इसलिये मैं समझता हूं कि हर ऐसे स्थान परजहां सरकारी कर्मचारी दौरे आदि पर आते रहते हों, इंस्पेक्शन हाउस होना चाहिये । उसमें वह भी सम्मान पूर्वक ठहर सकता है, तथा सरकार और जनता के लिये भी वह अच्छा ही होता है । भले ही वह बहुत ही कम इस्तेमाल क्यों न हों । हां अगर कोई ऐसा स्थान है जहां कोई इनस्पेक्शन हाउस काम में ही नहीं आता, हम उसको देख सकते हैं ।

हरिजनों के एप्पाइन्टमेंट के सिलसिले में भी कहा गया । जहां तक इंजीनियरों और दूसरे टैक्निकल स्टाफ की बात है, यह निर्विवाद है कि उसमें उन लोगों की कमी है । इसका कारण यह है कि उनमें अभी उन लड़कों की कमी है जो इंजीनियर या ओवरसियर आदि की शिक्षा पाते हैं ।यदि ऐसे आदमी होते हैं तो उनको ले लिया जाता है । जहां तक और कर्मचारियों की बात है उसके लिये हिदायत है कि उन लोगों को ज्यादा से ज्यादा लिया जाय और खाली १८ फीसदी तक ही उसको महदूद न रखा जाय । कोशिश इस बात की की जाती है कि किसी तरह से १८ फीसदी का जो रिजर्वेशन है वह पूरा हो जाय ।

एक बात पुरानी पद्धति को बदलने की कही गई । मेरी समझ में नहीं आता कि पुरानी पद्धति कौन सी है । हां, यह अवश्य है कि जब पहले इंजीनियरों को थोड़ा काम करना पड़ता था, अब ज्यादा करना पड़ता है । अब हर जिले में १-१ एक्जीक्यूटिव इंजीनियर है । उसके साथ ही साथ वह जनता के सहयोग से, कहीं पी० डब्ल्यू० डी० कमेटी, और कहीं प्लानिंग कमेटीज आदि के सहयोग से काम करता है और काम को सम्मानपूर्वक करता चला जाता है ।

एक बात यह भी कही गई कि इंजीनियरों में देशभक्ति आनी चाहिये । मेरे खयाल से देशभक्ति पर किसी खास का कोई ठेका नहीं है, किसी वक्ता या राजनीति के आदमी का ही उसका ठेका नहीं हैं । देश का हर एक नागरिक खास तौर से इंजीनियर अपना कार्य देशभक्ति से करते हैं नहीं तो जिन्दगी भर इतनी हार्ड तालीम लेकर मिट्टी, गारे और कीचड़ के अन्दर काम न करते । इसलिये मैं समझता हूं कि हर एक इंजीनियर देशभक्ति से कार्य करता है ।

एक बात यह भी कही गई कि जिन संस्थाओं से ये इंजीनियर्स निकलते हैं उन पर इंजीनियरी महकमे का कन्ट्रोल और कोआर्डिनेशन होना चाहिये । वहां के जो वाइस चांसलर रहे हैं वे अधिकतर हमारे यहां के चीफ इंजीनियर्स ही रहे हैं पहले एम० खोसला थे और अब श्री पांडेय हैं । इस तरह से वहां पर जो वाइस चांसलर या शिक्षक वगैरह हैं वे सब इंजीनियर्स हैं और उन लोगों का इस मुहकमे से सम्बन्ध है ।

एक बात टेक्निकल की कही गई । तो मैं समझता हूं कि बोलना भी एक टेक्निक है । जहां तक काम की बात है कोई भी साहब गवर्नमेंट हाउस के सामने जाकर देखें तो वहां उनको इंजीनियरिंग इनस्टीट्यूट मिलेगा जिसके अन्दर खासतौर से इन सारे कामों पर रिसर्च होता है । किस तरह से मिट्टी में खल्ली, तारकोल या तेल मिला कर ऐसा प्लास्टर बनाया जाय जिससे पानी पड़ने पर भी वह बह नहीं सके और जो सस्ता से सस्ता भी पड़े, जिसका प्रयोग सड़कों व मकानों में किया जा सके, इस तरह का मिक्शचर वहां तैयार होता है और उसका प्रयोग होता है । उसी इंस्टीट्यूट के अन्दर जो टेक्निकल सेल है, वह इधर उधर से मसाला ले कर, प्लास्टर लेकर उसको एग्जामिन करता है कि उसमें कितनी मात्रा में सीमेंट, बजरी या चूना है । इसी तरह से वहां सड़कों व मकानों के नये नये डिजाइन्स भी तैयार होते हैं ।

साथ ही पहले जहां केवल पत्थर के कंकड़ का ही इस्तेमाल होता था लेकिन हर जगह तो पत्थर का कंकड़ नहीं मिल सकता, इसलिये ओवर बर्न्ट जो ईंट होती है उसके ऊपर रिसर्च किया गया और छानबीन से पता चला कि वह भी उसी पत्थर के कंकड़ की तरह मजबूत होता है। इसलिए अब कई जगहों पर उसी को इस्तेमाल किया जा रहा है। इसी तरह से बड़े कारखानों के अन्दर चिमनी से जो धुआं निकलता है उसका जो सूट होता है उसके इस्तेमाल के सम्बन्ध में भी इंजीनियर्स ने रिसर्च किया और उसको भी एक अनुपात में मसाले में मिला कर इस्तेमाल किया जा सकता है। उसका इस्तेमाल रिहान्ड डैम में किया जा रहा है जिससे पचासों लाख रुपये की बचत हो जायगी। तो यह कहना कि हमारे इंजीनियर्स पुराने लकीर के फकीर हैं, गलत है। वे जमाने के मुताबिक दुनिया की स्थिति को सामने रखते हुये जरूरियात से अपना ताल्लुक रखते हैं और उसके हिसाब से जितना भी अपने दिमाग से कर सकते हैं लोगों के सहयोग से करते हैं और पूरी तरह से अपने देश की खिदमत करते हैं। तो यह कहना सही नहीं है कि नयी टेक्निक को इस्तेमाल नहीं किया जाता।

एक बात रेलवे लाइन के सम्बन्ध में श्री माताप्रसाद ने कहा--सूबे भर में इस प्रकार की जितनी लाइनें थीं उनके सम्बन्ध में विभाग ने जिले के कलेक्टरों के पास लिख दिया है और उसकी राय आने के बाद उसे गवर्नमेंट आफ इंडिया के पास भेज दिया जायगा, ऐसा हमारा विचार है। लेकिन फाइनल डिसीजन तो रेलवे मंत्रालय के ऊपर ही निर्भर करता है कि जैसा वे चाहें फैसला करें।

श्रमदान के सिलसिले में बनी हुई सड़कों के लिये में कहा गया कि उनको भी विभाग ले लें। सरकार की यह पालिसी है कि जहां तक सम्भव हो सके वह जनता को इसके लिये प्रोत्साहन दे और हर साल हम करीब करीब १०० मील ऐसी सड़क ले लेते हैं। इस साल भी ८०-९० मील सड़क ली गई होगी। लेकिन सोचने की बात है कि श्रमदान के द्वारा बनी हुई सड़कें ४०,००० मील हैं और जब एक मील सड़क में ७०-८० हजार रु० का खर्चा पड़ता है तो इतने मील सड़क लेने में कितने करोड़ रु० की जरूरत पड़ेगी। ५ वर्ष के प्लान के लिये हमको इस काम के लिये १८ करोड़ रुपये मिले हैं और ४०,००० मील के लिये हम इतना रुपया कहां से दे सकेंगे। इसलिये यह तो एक अलग प्रश्न है और इसके लिये अलग से कोई रास्ता निकालना पड़ेगा। वह तो मैंने रेगुलर करने के विषय में बताया कि जो केटगरी रेगुलर करने की थी वह रेगुलर कर दी गई और बाकी का प्रश्न अभी विचाराधीन है।

हमारे रेट्स के विषय में भी यहां चर्चा की गई कि वह ज्यादा हैं। मैं इस विषय में बता दूं कि एक साल पहले माननीय डाक्टर सम्पूर्णानन्द जी के चेयरमैनशिप में एक रेट्स कमेटी यहां बैठी थी और उस ने इस प्रश्न को बहुत अच्छी तरह से देखा था और उसने टाउन एरिया कमेटी से लेकर सेन्ट्रल पी० डब्लू० डी० तक से सब के रेट्स मांगये थे और कमेटी इस नतीजे पर पहुंची थी कि यहां के रेट्स बहुत एकोनामिक हैं। इस तरह से यह ज्यादा ऊंचे रेट्स का प्रश्न भी नहीं उठता।

एक बात किसी माननीय सदस्य ने आडिट रिपोर्ट के सम्बन्ध में भी कही थी। उन्होंने कहा था कि १७-१८ करोड़ का गबन हो गया। जहां १७-१८ करोड़ रुपये का ही वर्क हो वहां १७-१८ करोड़ का ही गबन हो जाय इस को दिमाग से अगर सोचा जाय तो पता चलेगा कि यह कल्पना से बाहर की चीज है। आडिट रिपोर्ट में इतनी बात थी कि जो पेमेंट ठेकेदार को हुआ सरकारी चेक के द्वारा, तो जब चेक बैंक में केश होता है तो उस की पश्त पर दस्तखत होते हैं वह सब तो कराये गये लेकिन जो स्टाम्प लगाकर रसीद होती थी वह नहीं थी और इसी चीज पर आडिट रिपोर्ट में आब्जेक्शन था। इसलिये यह भ्रम है कि इतनी बड़ी रकम का गबन आ ा, वास्तव में वह गबन नहीं था।

[गिरधारी लाल]

एक बात मैं टौल के सम्बन्ध में भी कहना चाहता हूं और इस विषय में मैं दो तीन बातें बता देना उचित समझता हूं। एक तो यह कि जहां पर एक्सेसिव रेट्स टौल के हैं या जिन फेरी या पेन्टून पुलों पर टोल नहीं लगना चाहिये वहां क्या हो इस पर विचार किया जा रहा है और यह प्रश्न सरकार के विचाराधीन है। दूसरे शहरों में या म्युनिस्पल क्षेत्रों में जहां पर पुल हैं और जहां कि बार-बार आना-जाना पड़ता है, उन पुलों के बारे में सोचा जा रहा है कि लोकल बाडीज से कुछ ऐसा प्रबन्ध किया जाय कि जिस से वह टौल नागरिकों को न देना पड़े और म्युनिसिपल बोर्ड से ही डायरेक्ट कुछ रुपया ले लिया जाया करे। तीसरे जो हमारे पुराने पुल थे और जिन की मरम्मत या नव-निर्माण करना पड़ गया है, या उन का स्पैन छोटा था उस को छोड़कर बढ़ाया गया है या और कारण से पैसा लगाया गया है उन पर भी कुछ न कुछ लिया जाय, यह सब सरकार के विचाराधीन है और इन सब का फैसला जल्द आप के सामने आ जायगा। इन शब्दों के साथ मैं इस को खत्म करता हूं और आशा करता हूं कि माननीय मंत्री जी अपने मोशन को वापस ले लेंगे और मेरे अनुदान को सदन स्वीकार करेगा।

श्री नारायणदत्त तिवारी (जिला नैनीताल)---क्या मंत्री जी बतायेंगे कि यह प्लान आउटले जो १८ करोड़ का है इस को बढ़ाने के लिये प्लानिंग से कोई सरकार की बातचीत चल रही है ?

श्री गिरधारीलाल---अभी इस तरह का कोई सवाल नहीं है।

श्री उपाध्यक्ष---प्रश्न यह है कि सम्पूर्ण अनुदान संख्या ३३ के अधीन मांग की राशि घटाकर एक रुपया कर दी जाय। कमी करने का उद्देश्य---नीति का ब्यौरा जिस पर चर्चा करने का अभिप्राय है। विभागीय भ्रष्टाचार व अदूरदर्शी नीति पर चर्चा करना।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री उपाध्यक्ष---प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ३३---सार्वजनिक निर्माण-कार्य जो राजस्व से पूरे किये जाते हैं के अन्तर्गत लेखानुदान द्वारा स्वीकृत अनुदान को छोड़कर ५,६२,८०,३०० रुपये की मांग वित्तीय वर्ष १९६१-६२ के लिये स्वीकार की जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

श्री उपाध्यक्ष---प्रश्न यह है सम्पूर्ण अनुदान संख्या ३४ के अधीन मांग की राशि घटाकर एक रुपया कर दी जाय। कमी करने का उद्देश्य नीति का ब्यौरा जिस पर चर्चा करने का अभिप्राय है। विभागीय भ्रष्टाचार व कार्यों की खराबी की चर्चा करना।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री उपाध्यक्ष---प्रश्न यह है अनुदान संख्या ३४---संचार साधनों का सुधार के अन्तर्गत लेखानुदान द्वारा स्वीकृत अनुदान को छोड़ कर ६१,४५,९०० रुपये की मांग वित्तीय वर्ष १९६१-६२ के लिये स्वीकार की जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

श्री उपाध्यक्ष---प्रश्न यह है कि सम्पूर्ण अनुदान संख्या ३५ के अधीन मांग की राशि घटाकर एक रुपया कर दी जाय। कमी करने का उद्देश्य---नीति का ब्यौरा जिस पर चर्चा करने का अभिप्राय है। सड़कों के निर्माण में पक्षपातपूर्ण व गलत नीति के अपनाने पर चर्चा करना।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री उपाध्यक्ष––प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ३५––सार्वजनिक निर्माण-कार्य अधिष्ठान के अन्तर्गत लेखानुदान द्वारा स्वीकृत अनुदान को छोड़कर ९९,४४,८०० रुपये की मांग वित्तीय वर्ष १९६१–६२ के लिये स्वीकार की जाय ।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ)

श्री उपाध्यक्ष––अब हम उठते हैं और सोमवार, तारीख १० अप्रैल को ११ बजे फिर बैठेंगे ।

(इसके बाद सदन ४ बजकर ५७ मिनट पर सोमवार, १० अप्रैल, १९६१ के ११ बजे तक के लिये स्थगित हो गया ।)

देवकीनन्दन मित्थल,
सचिव, विधान सभा,
उत्तर प्रदेश ।

लखनऊ;
८ अप्रैल, १९६१ ।

विधान सभा सचिवालय उत्तर प्रदेश

नत्थी 'क'

(देखिये अल्पसूचित तारांकित प्रश्न ३ का उत्तर पीछे पृष्ठ ८७५ पर)

विवरण

दिनांक २४ मार्च, १९६१ को प्रजा सोशलिस्ट पार्टी के कुछ सदस्य एस० पी० (ग्रामीण क्षेत्र, कानपुर) से मिले और यह शिकायत की कि ग्राम काकूपुर निवासी सहुआ नामक व्यक्ति को थानेदार ने बुलवाया और उसे मारा । उन्होंने यह शंका प्रकट की कि पुलिस की मार के कारण संभवतः उसकी मृत्यु हो गई और थानेदार ने उसकी लाश को चोरी से गायब करवा दिया इसकी जांच तुरन्त प्रारम्भ की गई और यह पता चला कि सहुआ को धारा ३८०, ४५७ भा० दं० वि० के मुकदमे की तफतीश के सिलसिले में पूछ ताछ करने के लिये थाने पर बुलवाया गया था और पूछ ताछ करने के बाद उसे जाने दिया गया ।

२—दिनांक ४ अप्रैल, १९६१ को सहुआ स्वयं थाने पर आया और उसी दिन उसे एस० डी० एम० बिल्हौर के सम्मुख एस० ओ० ने हाजिर किया जहां उसका बयान लिया गया। अपने बयान में उसने कहा कि चोरी के मामले में पूछ ताछ करने के लिये उसे थाने बुलाया गया था और पूछ ताछ के बाद उसे जाने दिया गया था । उसने यह भी कहा कि थाने पर उसे नहीं मारा गया ।

संसद सदस्य सूचना प्रणाली

नत्थी 'ख'

(देखिये पीछे पृष्ठ ८८१ पर)

प्रथम सत्र १९६१ के ७ वें बुधवार के लिये निर्धारित श्री लक्ष्मणराव कदम, सदस्य विधान सभा, द्वारा पूछे जाने वाले तारांकित प्रश्न संख्या १८ व १९ के उत्तर

प्रश्न	उत्तर
१८—क्या सरकार २४ मार्च, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ९५, के क्रम में यह बताने की कृपा करेगी कि इलेक्ट्रिसिटी (सप्लाई) एमेन्डमेन्ट ऐक्ट, १९५६ की उस धारा के अनुसार, जो कि प्राइवेट बिजली कम्पनियों के लाभ को निर्धारित करती है, १ अप्रैल, १९५७ से ऐक्ट के अमल में आने के बाद किन-किन कम्पनियों ने अपने-अपने लेखे उसके पास ३० सितम्बर, १९५८ तक भेजे थे और किन-किन ने नहीं ?	१८—जिन कम्पनियों ने अपने लेखे ३० सितम्बर, १९५८ तक भेजे थे उनके नाम अनुसूची १ में उल्लिखित हैं। जिन कम्पनियों ने उक्त तिथि तक अपने लेखे नहीं भेजे उन कम्पनियों के नाम अनुसूची २ में उल्लिखित हैं।
१९—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि उक्त ऐक्ट की अवहेलना स्वरूप किन-किन कम्पनियों ने कितना-कितना अधिक लाभ उठाया और उनके विरुद्ध क्या-क्या कार्यवाही की गई ?	१९—जिन कम्पनियों ने इलेक्ट्रिसिटी (सप्लाई) अमेन्डमेंट ऐक्ट, १९५६ द्वारा संशोधित इलेक्ट्रिसिटी (सप्लाई) ऐक्ट, १९४८ में उल्लिखित उचित लाभ की रकम से अधिक लाभ अर्जित किया उनके नाम अनुसूची ३ में उल्लिखित हैं। इन कम्पनियों द्वारा निर्धारित सीमा से अधिक अर्जित किये गये लाभ की रकम और इस सम्बन्ध में की गई कार्यवाही भी उक्त अनुसूची में उल्लिखित है।

चन्द्रभानु गुप्त,
मुख्य मंत्री।

नत्थी 'ग'

(देखिये पीछे पृष्ठ. ८८२ पर)

विधान सभा के वर्तमान सत्र के लिये निर्धारित श्री झारखंडे राय तथा श्री मदन पांडेय द्वारा पूछे गये अल्पसूचित तारांकित प्रश्न संख्या ३ और ४ के उत्तर

प्रश्न	उत्तर
३---क्या मुख्य मंत्री कृपया बतायेंगे कि क्या यह सही है कि भारत का द्वितीय आणविक शक्ति स्टेशन उत्तर प्रदेश में कहीं दिल्ली के पास स्थापित होने जा रहा है ?	जहां तक राज्य सरकार को सूचना है, इस विषय पर भारत सरकार ने अभी कोई निर्णय नहीं किया है ।
४---यदि हां, तो कहां और कब तक ?	

चन्द्रभानु गुप्त,
मुख्य मंत्री ।

विधान सभा सचिवालय

पी० एस० यू० पी० ए० पी०---३० एल० ए०---१९६१---८४५ ।